Amiral (rtr.) dr.
GHEORGHE MARIN

Contraamiral de flotilă (rtr.) dr.
ROMULUS HÂLDAN

TRATAT DE SECURITATE MARITIMĂ

Amiral (rtr.) dr.
GHEORGHE MARIN

Contraamiral de flotilă (rtr.) dr.
ROMULUS HÂLDAN

TRATAT DE SECURITATE MARITIMĂ

EDITURA MILITARĂ
BUCUREȘTI, 2022

Coperta: ION MIHAIU
Pregătire pentru tipar: MARIUS IORGULESCU
Corectura: prof. FLORINA SORINA MUNTEANU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
MARIN, GHEORGHE
Tratat de securitate maritimă / amiral (rtr) dr. Gheorghe Marin, contraamiral de flotilă (rtr) dr. Romulus Hâldan. - București : Editura Militară, 2022
Conține bibliografie
ISBN 978-973-32-1265-2

I. Hâldan, Romulus

355

MOTTO:

„Căci oricine stăpânește marea stăpânește comerțul; oricine stăpânește comerțul lumii stăpânește bogățiile lumii și, în consecință, lumea însăși.”

Sir Walter Raleigh

INTRODUCERE

Întotdeauna, chiar dacă autorii, de regulă, nu vor să recunoască asta, introducerea se scrie după ce ai terminat lucrarea, fiindcă, altfel, riscul de a nu-ți ieși lucrarea așa cum ți-ai propus (ceea ce, de fapt, se întâmplă mereu) este eliminat și poți să te prezinți în cea mai favorabilă lumină creativă. Așa că și noi am procedat la fel, adică întâi am finalizat lucrarea și, apoi, am trecut la introducere. Lăsând gluma la o parte, indiferent cum structurezi introducerea, cititorii judecă lucrarea și nu ce aveai tu de gând să faci. De fapt, introducerea este cea mai puțin citită producție literară, dar și științifică.

Din acest motiv, nu vom scrie mult, dar vom încerca să comunicăm esențialul, bineînțeles, mizând pe faptul că vor fi și dintre cei care citesc introducerea.

Preocupările științifice pentru domeniul securității maritime, așa cum am arătat și pe parcursul lucrării, sunt de dată recentă și, fapt îmbucurător, în România, aceste preocupări le regăsim la diferite instituții ale statului, dar și în aria organizațiilor neguvernamentale.

Forțele Navale ale României sunt, de departe, instituția cu cele mai ample preocupări în ceea ce privește securitatea maritimă, practic, fiind și structura statului român cu cele mai importante atribuții în acest domeniu, dar și elementul central, de bază, al apărării statului în domeniul naval, atât pe timp de pace, dar și atunci când securitatea este amenințată sau în pericol de conflict armat.

Și în materie de securitate maritimă, dar, mai ales, în ceea ce privește siguranța maritimă, *Autoritatea Navală Română*, este și va fi, indiferent de evoluțiile în timp din domeniul maritim, structura de bază în ceea ce privește aplicarea legislației specifice, dar și garantul principal al siguranței navigației în apele României.

Faptul că organizații neguvernamentale se implică din ce în ce mai mult în probleme de securitate maritimă este un semn că societatea percepe mult mai mult importanța domeniului naval și potențialul acestuia în dezvoltarea economică a țării, dar, în același timp, se conștientizează faptul că interesele naționale în domeniul naval și promovarea acestora nu pot fi plasate într-o conjunctură de incertitudine, unde securitatea maritimă nu este la înălțimea obiectivelor.

Clubul Amiralilor, prin prevederile statutului său, este o organizație neguvernamentală care, printre preocupările sale, are în vedere și activitatea științifică prin elaborarea de studii, între acestea regăsindu-se și cele care au ca subiect securitatea maritimă.

În zona civilă, ca să zicem așa, începând cu anul 2014, s-a înființat *Asociația Română pentru Securitate Maritimă* care, la rândul său, așa cum se arată în documentul de înființare a asociației, „va milita pe plan național și internațional pentru promovarea unei culturi a securității maritime în vederea creșterii gradului de siguranță, securitate și protejare a mediului marin în România”.

Deci, practic, un cadru național favorabil studiilor privitoare la securitatea maritimă există.

Preocuparea noastră pentru subiectul „securitatea maritimă” datează de peste 10 ani, dar acumulările de informații au evoluat lent, pe de o parte datorită faptului că subiectul nu a prea fost abordat sau, dacă a fost abordat, a fost abordat mai mult în zona teoretică, chiar filozofică, iar, pe de altă parte,

elementele de bază ale securității maritime, începând chiar cu definirea acesteia au fost destul de vagi, căutându-se mai mult să se răspundă la întrebarea „Cum este securitatea maritimă?” și mai puțin la întrebarea esențială „Ce este securitatea maritimă?”. Diferitele „școli” care au apărut, nu au apărut neapărat dintr-o necesitate, ci mai mult din specularea realității că „securitatea maritimă” era (și este) un subiect prea puțin abordat și, deci, o oportunitate de a fi „primul la ghișeu”, așa cum se spune. Interesant este faptul că foarte mulți dintre acești corifei ai „securității maritime” au fost pe mare doar în croaziere sau nici măcar atât, dar brodează de zor diferite studii și creează tot felul de fabrici de teoretizare a subiectului.

De aceea am încercat să prezentăm securitatea maritimă altfel decât în varianta „desk & laptop”, recurgând la realitatea existentă și trăită de noi și de colegii noștri de breaslă, teoretizările plecând din realitate, nu ducându-se spre realitate.

În primul rând am căutat să prezentăm contextul în care este abordată securitatea maritimă și am încercat să definim elementele ce o caracterizează, dar și cele care o condiționează sau o relaționează cu alte subiecte de actualitate, mai ales din domeniul securității ca noțiune generală. Definițiile pe care le propunem încearcă să exprime cât mai exact fiecare noțiune în parte, concizia și acuratețea fiind coordonatele principale. Din acest motiv am renunțat să filozofăm în definire și am căutat să ne cantonăm în logica în definire.

Structura lucrării a decurs de la sine, fiecare capitol având scopul și esența sa bine determinate, fiecare dintre acestea, putând, la rândul lor, să se constituie într-o lucrare de sine stătătoare. Din acest motiv, este posibil, ca pe viitor, să reluăm mai în detaliu unele subiecte, deoarece evoluțiile geopolitice și geostrategice sunt în continuă dinamică, producând, în mod evident, noi teme și modificări ale celor prezente. Dacă ne gândim, de exemplu, la pericole și amenințări și este evident că subiectul nu se va epuiza niciodată.

Documentația extrem de vastă, în mare parte constând în documentele oficiale ale unor organizații internaționale, continentale și regionale, dar și a multor state, a presupus o muncă asiduă de căutare, traducere, selecție, evaluare și sistematizare care s-a derulat pe parcursul a mulți ani și care, din păcate, din diferite motive, nu a fost sprijinită mai de nimeni. Acei care, într-un fel sau altul ne-au ajutat, au fost persoane care nu ne-au cerut nimic, dar ne-au oferit tot ce au putut. Aceasta însemnând expertiză proprie și un feedback care ne-a oferit un barometru exact al modului cum ar putea fi percepută și înțeleasă lucrarea noastră.

Ca urmare, mulțumim, în primul rând, doamnei profesor Florina - Sorina MUNTEANU care, cu competență profesională, ne-a corectat lucrarea din punct de vedere al aspectului literar, al construcțiilor gramaticale și al

modului cum sunt construite frazele, citind, cu meticulozitate, de zeci de ori, sute de pagini, cu o răbdare și o acribie rar întâlnită, în același timp fiind și primul nostru cititor care nu are legătură cu domeniul pe care l-am abordat.

De asemenea, mulțumim domnului CLC (comandant de cursă lungă) Constantin RADA care ne-a furnizat informații valoroase și inedite privind diferite aspecte din activitatea pe mare a navelor românești din fostele companii românești de transport maritim și pescuit oceanic, informații care ne-au ajutat în argumentarea diferitelor aspecte legate de securitatea maritimă.

O mențiune aparte trebuie să facem pentru *Autoritatea Navală Română (ANR)*, înclinându-ne cu respect față de profesionalismul celor ce își desfășoară activitatea în cadrul acestei instituții vitale pentru securitatea maritimă. Discuțiile purtate cu ofițeri din această structură ne-au reconfirmat faptul că avem specialiști de marcă, care își îndeplinesc cu competență, conștiinciozitate și responsabilitate atribuțiile, fapt ce face ca ANR să fie, cu adevărat, o autoritate.

Nu în ultimul rând, aducem mulțumiri domnului CLC Viorel OLEA, care, prin înalta expertiză materializată și validată prin anii petrecuți pe mare, la comanda navelor comerciale, prin activitatea desfășurată ca director general al Direcției Generale Transporturi Navale din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (denumirea actuală), precum și prin participarea ca expert în domeniul naval în cadrul grupului de experți care a pregătit aderarea României la Uniunea Europeană, a avut amabilitatea să parcurgă întreaga lucrare și să ne prezinte opiniile și sugestiile sale, în calitate de expert în domeniu, fapt ce a contribuit la acuratețea și corectitudinea afirmațiilor și informațiilor, dar și la confirmarea că lucrarea va prezenta interes pentru cei ce o citesc și, mai ales, pentru cei ce lucrează în domeniu.

Având privilegiul de a ne bucura de prietenia unui adevărat maestru al picturii marine, prof. Karl Robert PERKO, absolvent al Facultății de Arte Plastice din Darmstadt, Germania, în lucrare am inserat (pe copertă și ca prefațare a capitolelor și părților importante ale lucrării), cu acordul său, picturi care îi aparțin și, pe această cale, îi mulțumim pentru generozitatea cu care ne-a permis să beneficiem de operele sale și sperăm că ne va fi alături și cu alte ocazii.

Apariția acestei lucrări este, în mod evident, o urmare a sprijinului esențial al **Asociației Române pentru Securitate Maritimă**, care a încurajat și sponsorizat demersul nostru științific. Mulțumim conducerii și membrilor asociației pentru sprijinul acordat și suntem convinși că și în viitor vom putea realiza, împreună, și alte proiecte referitoare la securitatea maritimă.

Din respect pentru munca celor care prin lucrări proprii sau colective (volume de sine stătătoare, articole, conferințe etc.) ne-au furnizat idei sau argumente de valoare și, bineînțeles, din dorința de a fi cinstiți și corecți, am

citat absolut tot ce am preluat de la alți autori, chiar dacă a fost vorba doar de câteva cuvinte. Așa se și explică numărul semnificativ de note de subsol și bibliografia care se întinde pe un număr apreciabil de pagini. Din păcate, unele informații pe care le-am preluat, mai ales cele postate pe diferite site-uri, sunt șterse, după un timp, de către cei ce le-au postat, mai ales când este vorba de informații sensibile, făcute publice din greșeală sau de informații care sunt considerate depășite sau chiar irelevante. Noi am preluat din aceste informații părțile care sunt bine fundamentate științific și reprezintă informații relevante pentru demersul nostru științific.

Deoarece lucrarea conține un volum foarte mare de informații, printre care și foarte multe denumiri ale unor organizații, asociații, instituții, autorități, documente oficiale, am folosit denumirile originale, în limba respectivă, dar și traducerea acestor denumiri în limba română, deși o parte dintre acestea se regăsesc și în „Lista cu acronime și abrevieri”.

Majoritatea figurilor care se regăsesc în lucrare este de concepție proprie, iar acolo unde am folosit informații din diferite surse, am specificat la fiecare figură în parte sursa informațiilor, folosind sintagma „Sursa informațiilor” și/sau „Sursa hărții”, după caz.

Faptul că am recurs la atât de multe figuri se datorează, pe de-o parte, dorinței de a sintetiza și facilita mai buna înțelegere a informațiilor și, pe de altă parte, din nevoia de a economisi spațiu și a nu adăuga și mai multe pagini lucrării.

Deși lucrarea conține în titlu sintagma „securitate maritimă”, în conținutul său am folosit, în unele cazuri (atunci când am făcut referire și la fluvii și ape interioare) și sintagma „securitate navală”, deoarece termenul „securitate maritimă” este restrictiv, în acest caz. Acest lucru l-am specificat de mai multe ori, pe parcursul lucrării, pentru justifica de ce folosim o sintagmă sau alta.

Am căutat ca, pe cât posibil, lucrarea să fie la nivelul exigențelor profesioniștilor din domeniu, dar și să fie accesibilă tuturor celor care vor dori să o citească și, de ce nu, să fie folositoare și instituțiilor de învățământ de marină și a celor care se ocupă cu perfecționarea pregătirii celor ce și-au ales ca loc de muncă domeniul naval, în toate aspectele sale.

În speranța că vom oferi o lectură interesantă și atractivă, sperăm că cei care, într-un fel sau altul, vor parcurge această lucrare, să aprecieze demersul nostru științific și efortul depus, în special prin exprimarea unor opinii proprii asupra conținutului lucrării, dar și prin valorificarea practică a acestuia, în activitatea profesională.

Deși, lucrarea, așa cum am arătat, conține un număr mare de informații și date, sperăm ca lectura să fie plăcută și să aducă un plus de cunoștințe celor interesați.

Autorii

CUPRINS

Pag.
INTRODUCERE **7**
CUPRINS **13**
CAPITOLUL I - CONCEPTUL DE SECURITATE MARITIMĂ **21**
I.1 Securitatea maritimă – considerații generale, particularități și definiție **23**
I.2 Evoluția conceptului si strategii de abordare **30**
I.3 Relația dintre securitatea maritimă și interesele naționale în domeniul naval **47**
I.3.1 Interesele naționale. Definire. **48**
I.3.2 Clasificarea intereselor naționale **48**
I.3.3 Factori care influențează interesele naționale **51**
I.3.4 Responsabilități în stabilirea, promovarea și apărarea intereselor naționale **51**
I.3.5 Interesele navale ale statului. Definire. Clasificare. Responsabilități în elaborarea, promovarea și apărarea intereselor navale ale statului **52**
I.3.5.1 Interesele navale ale statului. Definire **52**
I.3.5.2 Clasificarea intereselor navale ale statului **53**
I.3.5.3 Responsabilități în elaborarea, promovarea și apărarea intereselor navale ale statului **55**
I.3.6 Analiza relațiilor dintre securitatea navală și interesele naționale în domeniul naval **56**
I.4 Cadrul organizațional internațional privind securitatea maritimă **58**
I.5 Obiective si direcții de dezvoltare conceptuală **70**
CAPITOLUL II – PERICOLE ȘI AMENINȚĂRI LA ADRESA SECURITĂȚII MARITIME **73**
II. 1 Scurtă introducere **75**
II. 2 Pericole și catastrofe naturale în domeniul maritim **79**
II.2.1 Tsunami **80**
II.2.2 Mareele **88**
II.2.3 Icebergurile **92**
II.2.4 Modificări ale fundului mării **96**
II.2.5 Uragane, taifunuri, cicloane și furtuni **101**
II.3 Pericole și amenințări ca urmare a acțiunii umane **105**
II.3.1 Acte de terorism în domeniul maritim **107**
II.3.2 Acte de tâlhărie în domeniul maritim **115**

Pag.

II.3.2.1 Acte de tâlhărie îndreptate împotriva navelor, persoanelor și personalului de la bord, bunurilor și proprietăților acestora - pirateria și jaful armat pe mare **115**

II.3.2.2 Acte de tâlhărie îndreptate împotriva persoanelor, bunurilor și proprietăților acestora, aflate în domeniul maritim, altele decât navele, persoanele, bunurile și proprietățile acestora aflate la bordul navelor **124**

II.3.3 Întreruperea sau îngreunarea traficului maritim **128**

II.3.4 Traficul de persoane **134**

II.3.5 Atacuri asupra unor elemente ale infrastructurii maritime și pagube, distrugeri și avarii provocate acestora **138**

II.3.5.1 Furtul sau distrugerea unor elemente ale sistemelor de semnalizare de navigație **139**

II.3.5.2 Furtul sau distrugerea unor mijloace de intervenție pentru salvare-avarii, stingere incendii, prevenirea și combaterea poluării, urgențe medicale **141**

II.3.5.3 Distrugerea, deteriorarea sau blocarea căilor terestre de deplasare din interiorul porturilor **142**

II.3.5.4 Distrugerea sau avarierea sistemelor de furnizare și alimentare cu energie electrică, apă, carburanți-lubrefianți, precum și de colectare și evacuare a reziduurilor și deșeurilor **143**

II.3.5.5 Furt de componente sau distrugerea unor elemente din sisteme de comunicații, observare radiotehnică, hidrometeorologie, avertizare și informare etc. **144**

II.3.5.6 Blocarea mijloacelor de intervenție salvare-avarii, incendii, poluare, urgențe medicale **145**

II.3.6 Dispute nerezolvate asupra unor teritorii maritime **145**

II.3.7 Transportul ilegal de droguri, substanțe interzise, arme, muniții, explozivi, arme de distrugere în masă **147**

II.3.8 Pescuitul ilegal **150**

II.3.9 Acțiuni asupra elementelor de arheologie submarină **154**

II.3.10 Poluarea deliberată **156**

II.3.11 Infracțiuni și atacuri cibernetice **158**

II.3.12 Infiltrarea unor elemente ostile în rândul echipajelor navelor **176**

Pag.

II.3.13 Răspândirea unor specii străine în mare **178**

II.4 Scurte concluzii **180**

CAPITOLUL III – ORGANIZAȚII INTERNAȚIONALE IMPLICATE ÎN PROMOVAREA ȘI ASIGURAREA SECURITĂȚII MARITIME - STRUCTURI, DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI ABORDĂRI CONCEPTUALE **183**

III.1 Considerații generale **185**

III.2 Organizația Națiunilor Unite (ONU) **186**

III.2.1 Comitetul pentru Siguranță Maritimă (Maritime Safety Committee - MSC) - din cadrul Organizației Maritime Internaționale (International Maritime Organization - IMO) — element principal de promovare și dezvoltare a securității maritime **187**

III.2.2 Comitetul pentru Protecția Mediului Marin (Marine Environment Protection Committee -MEPC) **194**

III.2.3 Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (United Nations Conference on Trade and Development -UNCTAD) **197**

III.3 Asociația Internațională de Semnalizare Maritimă (L'Association Internationale de la Signalisation Maritime - AISM) **203**

III.4 Asociația Internațională a Căpitanilor de Porturi (International Harbour Masters' Association) **207**

III.5 Camera Internațională de Comerț (International Chamber of Commerce - ICC) **209**

III.6 Camera Internațională de Transport Maritim (International Chamber of Shipping - ICS) **211**

III.7 Uniunea Europeană (UE) **215**

III.7.1 De la politica maritimă la strategia de securitate maritimă **215**

III.7.2 Agenția Europeană de Siguranță Maritimă (European Maritime Safety Agency -EMSA) **251**

III.7.3 Agenția Europeană de Poliție de Frontieră și de Pază de Coastă – FRONTEX (European Border and Coast Guard Agency - EBCG) **274**

III.7.4 Agenția Europeană pentru Controlul Pescuitului (European Fisheries Control Agency - EFCA) **276**

III.8 Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (NATO) **278**

III.9 Forumul Șefilor Forțelor Navale din Europa (Chiefs of European Navies Forum -CHENS) **285**

III.10 Scurte concluzii **287**

Pag.

CAPITOLUL IV - SECURITATEA MARITIMĂ – ABORDĂRI NAȚIONALE **289**
IV.1 Scurtă introducere **291**
IV.2 – Statele Unite ale Americii **292**
IV.3 – Federația Rusă **307**
IV.4 – Africa **332**
IV.5 – India **339**
IV.6 – Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord **348**
IV.7 – Franța **362**
IV. 8 - Spania **380**
IV.9 - Italia **386**
IV. 10 - Polonia **395**
IV.11 - Germania **401**
IV.12 - Scurte concluzii **425**
CAPITOLUL V – SECURITATEA MARITIMĂ LA MAREA NEAGRĂ. PERSPECTIVE CONCEPTUALE ALE ȚĂRILOR CU IEȘIRE LA MAREA NEAGRĂ **427**
V.1 Securitatea maritimă în zona Mării Negre – aspecte generale **429**
V.2 Inițiative și acțiuni regionale privind securitatea maritimă în zona Mării Negre **430**
V. 3 Securitatea maritimă în viziunea și practica Federației Ruse **457**
V. 4 Securitatea maritimă în viziunea și practica Turciei **487**
V. 5 Securitatea maritimă în viziunea și practica Ucrainei **517**
V. 6 Securitatea maritimă în viziunea și practica Bulgariei **558**
V. 7 Securitatea maritimă în viziunea și practica Georgiei **593**
V.8 Scurte concluzii **615**
CAPITOLUL VI – VIZIUNEA ROMÂNIEI PRIVIND SECURITATEA MARITIMĂ **617**
VI.1 Considerații generale **619**
VI.2 – Securitatea maritimă în contextul conceptului de apărare și securitate națională **620**
VI.3 – Rolul instituțiilor naționale cu responsabilități în realizarea și consolidarea securității maritime **634**
VI.3.1 Forțele Navale Române **634**
VI.3.2 Direcția Hidrografică Maritimă **642**
VI.3.3 Poliția de Frontieră Română/ Garda de Coastă **642**
VI.3.4 Inspectoratul General pentru Situații de Urgență **647**
VI.3.5. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii **648**
VI.3.5.1 Direcția Transport Naval **650**

Pag.

VI.3.5.2 Compartimentul Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale **656**
VI.3.5.3 Autoritatea Navală Română (ANR) **660**
VI.3.5.4 Regia Autonoma "Administrația Fluviala a Dunării de Jos" Galați **681**
VI.3.5.5 Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța) **686**
VI.3.5.6 Compania Națională "Administrația Porturilor Dunării Maritime" SA (CN APDM SA) **692**
VI.3.5.7 Compania Națională "Administrația Porturilor Dunării Fluviale" SA (CN APDM SA) **700**
VI.3.5.8 Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile" S.A **710**
VI.3.5.9 Regia Autonomă "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș **718**
VI.3.5.10 Agenția Romana de Salvare a Vieții Omenești pe Mare – ARSVOM **721**
VI.3.5.11 Centrul Roman pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale – CERONAV **722**

CAPITOLUL VII - CONCLUZII **725**
BIBLIOGRAFIE **751**
LISTĂ DE ACRONIME ȘI ABREVIERI **793**

CAPITOLUL I

CONCEPTUL DE SECURITATE MARITIMĂ

I.1 Securitatea maritimă – considerații generale, particularități și definiție

Securitatea este o complexitate de condiții prealabile existente și acțiuni referitoare la o entitate statală, teritoriu, mediu, domeniu, persoană, activitate etc., care are ca finalitate crearea stării de libertate necesară, specifică și de siguranță deplină.

Cuvântul „securitate" este de origine latină (*secures, secura, securum*), având sensul de *sigur, protejat, netulburat*, termenul însemnând mai mult siguranță, decât securitate. De asemenea, tot în perioada romană întâlnim și mitologica zeiță *Securitas*[1], care semnifica siguranța, lipsa de pericole în ceea ce privește Imperiul Roman și era reprezentată ca un matroană care stă în picioare cu picioarele încrucișate, cotul stâng înclinat pe o coloană și mâna dreaptă odihnindu-se pe capul ei. Lângă ea au fost o suliță, un Cornucopia (corn al abundenței) și o ramură de ulei sau de palmier.[2] Extrem de sugestiv!

Ulterior, cu adaptarea de rigoare, apare în evul mediu, în special în Anglia, ca termen de sine stătător „secure", diferențiat destul de neconcludent de termenul „safe", ele fiind folosite pentru a defini o stare de „asigurat", „ferit de primejdie", „pus la adăpost" etc., fără a nuanța acțiunea de efectul ei, starea.

Există și acum, după atâta timp, destule abordări care se vor a fi științifice, chiar multe definiții din diferite dicționare fac greșeala de a confunda securitatea cu siguranța, ba, mai mult, folosind una din cele două noțiuni pentru a include ambii termini în unul singur, denumind-o fie securitate, fie siguranță, după caz. Chiar publicații de prestigiu, cu un board editorial impresionant, cum este *Marine Policy*, găzduiesc articole pline de confuzii de acest gen. Astfel, într-un articol intitulat „*What is maritime security?"*, autorul remarcă în mod total eronat că „securitatea maritimă ar putea fi definită ca absența pericolelor"[3], când, normal, ea este un complex de activități care au ca scop eliminarea pericolelor. Ba, mai mult, afirmând, referitor la securitatea maritimă, că „ cel puțin patru dintre acestea [referire la elementele ce compun securitatea maritimă – n.n]: puterea navală, siguranța maritimă, activitatea economică de folosire a resurselor marine și adaptarea umană la condițiile mediului marin, necesită atenție"[4], autorul include siguranța, care, de fapt, este efectul măsurilor de securitate și determinantul acestora în matricea securității. Și nu este singurul caz, din păcate. De aceea se și produc frecvent astfel de confuzii și

---

[1] Vollmer, Wilhelm. *Wörterbuch der Mythologie*, Stuttgart, 1874, p. 410.

[2] *** Encyclopedia Mythica, https://pantheon.org/articles/s/securitas.html

[3] Christian Bueger, *What is maritime security?* , Marine Policy, Volume 53, March 2015, p. 159

[4] *Ibidem*, p. 162

erori. De regulă, multe lucrări științifice abundă în preluări din alte lucrări științifice, preluând termeni greșiți, contribuind, astfel, la împământenirea acestora în literatura de specialitate.

Securitatea, ca abordare conceptuală, este un produs apărut ca subiect principal de dezbatere imediat după debutul războiului rece, prin abordări științifice de valoare și aici este demn de remarcat viziunea asupra securității pe care Arnold Wolfers o propune și anume că „securitatea, în sens obiectiv, măsoară absenţa ameninţărilor la adresa valorilor dobândite, iar într-un sens subiectiv, absenţa temerii că asemenea valori vor fi atacate”[5] dar, mai ales, ca subiect al deceniilor 8 și 9 din secolul trecut, când a constituit fondul de dezbateri al diferitelor structuri academice de prestigiu, a lansat numeroși teoreticieni ce au întors problema pe toate fețele posibile, de multe ori pierzându-se în dizertații filosofice sau dispute sterile, toate generând un întreg proces care, în afară de faptul că a creat niște instituții, nu a rezolvat problema.

Adică, nu au definit unanim și exact ce este securitatea și complexul prin care ea generează siguranța.

Una din principalele structuri academice care și-a popus să elaboreze studii de securitate este așa numita *Scoală de Studii de Securitate de la Copenhaga*, care s-a format prin gruparea unor teoreticieni de prestigiu, din domeniul de studiu al relațiilor internaționale, în jurul altui teoretician, Barry Buzan, după ce acesta a publicat, în anul 1983, o lucrare de mare impact, intitulată *„People, States and Fear: The National Security Problem in International Relations”* (Oamenii, Statele și Frica: Problema Securității Naționale în Relațiile Internaționale). Denumirea de *„Școala de la Copenhaga”*, formulată de unul dintre cei mai acerbi critici ai acesteia, irlandezul Bill McSweeney, se datorează faptului că majoritatea membrilor acestei școli lucrează la *Institutul de Ceretare în Domeniul Păcii* din Copenhaga.

Esența abordărilor teoretice ale acestei școli asupra securității o regăsim încă din prima lucrare publicată de cei trei teoreticieni proeminenți ai școlii, Barry Buzan, Ole Wæver și Jaap de Wilde: *„Security: A New Framework for Analysis”* (Securitatea: Un Nou Cadru de Analiză), care marchează o schimbare față de studiile și analizele anterioare, deoarece se pune accent predominant pe aspectele non-militare ale securității. Nu vom insista asupra activității acestei școli, deoarece nu este unică, ba, din contră, nu ne putem plânge de numărul lor. Dacă tot am pomenit de Bill McSweeney, acesta este un reprezentant de frunte, alături de Ken Booth și Richard Wyn Jones, al *„Welsh School”* sau *„Aberystwyth School”* - Școala Irlandeză [de studii de securitate –

[5] Arnold Wolfers, *"National Security" as an Ambiguous Symbol*, Political Science Quarterly, Vol. 67, No. 4 (Dec. 1952), pp. 481-502

n.n] care, bineînțeles, are o altă abordare privind securitatea, apropiindu-se, ca multe alte școli, inclusiv din SUA, de abordarea neo – Gramsciană (bazată pe scrierile teoreticianului comunist italian Antonio Gramsci) sau a *„Frankfurter Schule”* (Școala din Frakfurt), asociată cu *„Institut für Sozialforschung”* (Institutul de Studii Sociale) al Universității Goethe din Frankfurt, care și ea are o orientare cu tentă neo-marxistă, dar și o componentă criticistă a laturii sociale, derivată din filosofia lui Emanuel Kant și a succesorilor idealiști ai acestuia.

Bineînțeles că există și o școală franceză, reprezentată de Didier Bigo, Anastassia Tsoukala, Ayse Ceyhan și Elspeth Guild, puternic inspirată de opera controversatului gânditor postmodernist Michel Foucault (un adept pe viață al lui Friedrich Nietzsche) și altor gânditori francezi postmoderniști, dar toate aceste școli păcătuiesc prin prea multă filosofie și prea puține soluții. Practic, toată această mica divagație nu a avut decât scopul de a sublinia că preocuparea pentru problemele de securitate, în mod particular pentru definirea securității, a componetelor sale, precum și interacțiunea cu alte domenii sociale, există și, deși există o mare diversitate de păreri și abordări, subiectul este de mare actualitate și va fi în continuare, deoarece finalitatea securității, siguranța, este un obiectiv greu de îndeplinit, în primul rând datorită dinamicii situațiilor și, mai ales, datorită dinamicii acțiunilor.

Ca să nu ne lansăm în labirintul filosofărilor, vom încerca să expunem și noi, concluziv, cum credem că ar putea fi definită securitatea.

Trebuie înțeles că securitatea, deși presupune, uneori și anumite stări existente, ea este, în principal, un complex de acțiuni cu efecte ulterioare care se concretizează într-un complex de măsuri care, în final, induc starea de siguranță. Astfel, putem concluziona că ***securitatea este complexul de stări și acțiuni care crează starea de siguranță***. Niciodată nu o să spunem că avem o stare de securitate, ci că avem o stare de siguranță. Putem spune doar că avem măsuri de securitate sau un proces de securitate. Mai mult, după anii ’90 când terorismul și pirateria iau amploare, apare un nou termen, „securizare”, care, practic, întărește faptul că securitatea este, prin excelență, acțiune. Practic, siguranța este expresia deplinei securități sau, altfel spus, securitatea deplină se transformă în siguranță.

La rândul său, starea de siguranță poate suferi diferite influențe, datorită atât unor factori interni, dar mai ales externi, care determină reevaluarea permanentă a procesului de securitate și, implicit, a măsurilor ce decurg din această reevaluare, menținând, astfel, starea de siguranță la nivelul optim. (**Fig. 1**)

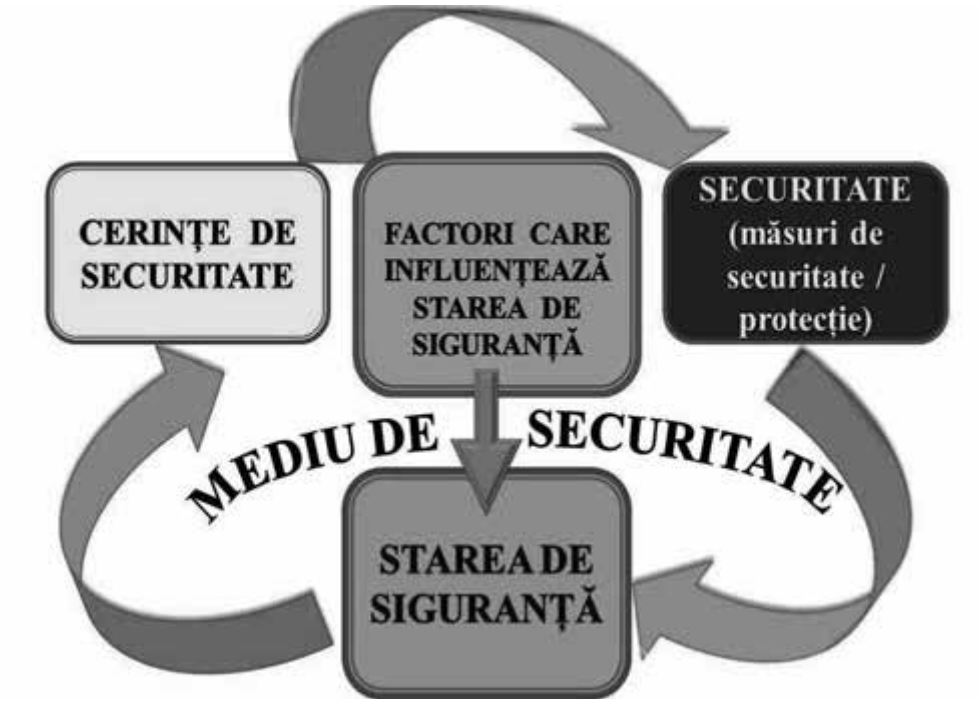


Fig. 1 Relația dintre starea de siguranță și securitate
Sursa: concepție proprie

Oricum, cele mai exacte abordări ale acestor termeni sunt cele din domeniul militar. De exemplu, în dicționarul de termeni militari și termeni asociați acestora, al Departamentului Apărării al SUA (*DOD Dictionary of Military and Associated Terms*)[6], termenul „securitate" este prezentat ca având trei sensuri, primul fiind o definire foarte exactă a acestui termen, adică „măsurile luate de o structură militară, o activitate sau o instalație pentru a se proteja împotriva tuturor actelor care îi afectează sau care îi pot afecta eficacitatea". Sensul unor cuvinte din această definire pare bizar, dar traducerea unor termeni care la americani au o conotație (activitate, instalație) necesită mai multe lămuriri, pentru a nu fi preluate în sensul românesc al cuvintelor și a se deturna sensul frazei. Așa că, ne vom referi strict la ce vrem să arătăm și anume că, de reținut, aici, este faptul că securitatea este percepută ca un complex de stări existente și de măsuri și nu ca o stare finală, pur și simplu. Ea este produsul structurii instituționale (aici, structura militară), al acțiunii în derulare

[6] *** *DOD Dictionary of Military and Associated Terms*, Joint Chiefs of Staff, Joint Electronic Library, DOD Dictionary of Military and Associated Terms, September 2019, p. 191, https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf

(aici, activitate) și al componentei logistice (aici, instalația). Formularea, în opinia noastră este nefericită, datorită, în special, sărăciei în nuanțare a limbii engleze, dar ideea este corectă și, în fond, asta am dorit să subliniem.

Efectul securității sunt măsurile de securitate (protecție), care determină starea de siguranță. Siguranța trebuie să fie continuă și constantă, iar securitatea trebuie să fie dinamică și adaptată. Practic, putem continua la infinit cu considerațiile noastre, dar credem că este suficientă analiza mai scurtă, care lămurește ce înseamnă securitatea, ce înseamnă siguranța și care este relația dintre ele.

Despre securitate se poate vorbi de la nivel individual, până la nivel grup, comunitate, țară și chiar la nivel internațional. După anii ’80, practic, se face o distincție netă între securitatea internațională și securitatea globală, generându-se analize interminabile, dar nu ne vom opri asupra acestui subiect, deoarece, pe de o parte nu ne-am propus acest lucru și, pe de altă parte, este un subiect destul de vast și necesită o abordare de sine stătătoare.

Deja, la nivel național apare acea securitate imperios necesară apărării intereselor naționale, care determină starea de siguranță națională și, implicit, adaptarea permanentă a acesteia și a securității la evoluția și cerințele intereselor naționale. O parte din aceste interese naționale sunt specifice domeniului naval și, implicit, așa cum le vom analiza în acest capitol, ele determină și definesc securitatea maritimă, ca generatoare a siguranței în domeniul maritim și ca garanție a acestor interese.

Deoarece am folosit termenul „naval”, lucru ce se va mai întâmpla pe parcurs, menționăm că are aceeași conotație ca și termenul „maritim”, deși, primul termen este mai cuprinzător, referindu-se la oceane, mări, lacuri navigabile, fluvii etc., pe când cel de-al doilea, normal, se referă numai la mări.

Noi vom folosi, de regulă, termenul „maritim”, deoarece este, deja, folosit pe scară largă, uneori și în înțelesul de „naval”, cu toate că nu este tocmai riguros exact.

Securitatea maritimă este ***o formă a securității adaptată la un mediu specific, adică Oceanul Planetar***. Asta ar fi cea mai scurtă definire, dar subiectul merită analizat mai în amănunt, deoarece specificul acestui mediu, apa, este caracterizat de unicitate, de dimensiune și de complexitate. Să abordăm pe rând enunțurile anterioare!

În primul rând, unicitatea constă în faptul că elementul unic și fundamental este apa și toate abordările despre securitatea maritimă (sau navală, după caz) sunt legate de apă, indiferent că este vorba despre oceane, mări, fluvii, râuri sau lacuri, insule, atoli, nave, porturi, insule artificiale, instalații navale etc. De asemenea, securitatea aeriană, deasupra componentelor Oceanului Planetar este, în mare măsură, determinată de acest element unic, apa și are valențe specifice, destul de complexe. Este suficient doar să ne închipuim

un zbor deasupra uscatului și un zbor deasupra mării și, măcar emoțional, vom înțelege imediat diferența.

Faptul că 72% din suprafața pământului este formată din Oceanul Planetar, iar peste 90% din transporturile globale se efectuează pe suprafața aceluiași Ocean Planetar, relevă, fără echivoc, importanța componentei dimensionale. De exemplu, statisticile *Conferinței ONU pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD)* din ultima analiză publicată (anul 2017), arată că la bordul navelor, în acest an, au fost încărcate peste 10,7 miliarde de tone de marfă, transportată de o flotă mondială care însumează peste 1,9 miliarde Tdw.[7]

În anul 2018, pe Oceanul Planetar, navigau peste 94.000 de nave[8] care aveau deplasamentul mai mare de 100 Tdw și 50.732 de nave cu deplasamentul mai mare de 1000 Tdw[9], în rândul acestora nefiind incluse navele de pescuit sau alte tipuri de nave, altele decât cele de transport marfă.

Complexitatea este determinată de următorii factori:

1. Activitățile desfășurate pe mare, aflate în dinamică, trebuie să țină cont de trei medii concomitent – aerian, naval si terestru, pe când cele terestre și aeriene presupun desfășurare care vizează maxim două medii concomitant (aer-sol, aer-apă și niciodată aer-sol-apă, respectiv, sol-aer și niciodată sol-apă sau sol-aer-apă). Activitățile unei nave aflate pe mare, sunt influențate, în mod evident, atât de fenomenele atmosferice (în special vânt, ceață, precipitații), de starea mării, de aspectul și particularitățile suprafeței mării și a spațiului subacvatic, de obstacolele existente (insule, atoli, întinsuri, constucții artificiale, iceberguri, stânci, elemente construite de om, aflate în submersie-stabile sau în deplasare etc.), precum și de natura și specificitățile fundului mării (forme de relief și structura acestora, cutremure ale scoarței terestre, erupții ale vulcanilor subacvatici, anomalii magnetice etc.), dar și de caracteristicile proprii ale apei de mare (salinitate, temperatură, turbiditate, curenți etc.);

2. Pe lângă toate elementele care determină măsuri de securitate în spațiul aerian și terestru, pe mare întâlnim elemente, reglementări și activități specifice, referitoare la pirateria și jaful armat pe mare, care, deja, sunt fenomene organizate și de amploare, prevenirea abordajelor pe mare, salvarea vieții pe mare, prevenirea poluării etc. ;

---

[7] *** *UNCTAD Handbook of Statistics 2018 – Cap. 5 Maritime transport, Fact sheet #13: World seaborne trade*, Geneva 2018, p. 72

[8] *Ibidem*, p. 78

[9] *Ibidem*, p. 79

3. O lege unică ce reglementează folosirea Oceanului Planetar – *Convenția ONU asupra Dreptului Mării (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS)*, cunoscută și drept *Convenția de la Montego Bay*;

4. În afară de platformele de navigație și cercetare spațială (care sunt extrem de reduse ca număr), navele maritime sunt cele mai complexe sisteme de transport, turism, pescuit, cercetare, prospectare, militare, iar platformele marine, la rândul lor, sunt cele mai complexe sisteme de foraj și extracție, comparative cu cele terestre;

5. Oceanul Planetar deține cea mai mare rezervă de apă dulce, estimate la 500.000 Km^3, practic de peste cinci ori mai mare decât rezerva de apă aflată în lacurile terestre. Această imensă rezervă, vitală pentru supraviețuirea omenirii, normal că necesită măsuri de securitate de amploare, determinate de mărimea, complexitatea și dispunerea acesteia;

6. Oceanul Planetar este o mare și complexă sursă de hrană a omenirii, fiind singura soluție pentru compensarea deficitului de surse de hrană al mediului terestru. De asemenea, este furnizorul celor mai sănătoase, ieftine și coplexe surse de hrană;

7. Viața pe mare și în mediul marin este ea în sine o complexitate și determină, în mod implicit, o abordare complexă din punct de vedere al securității persoanelor;

8. Oceanul Planetar este cea mai mare și cea mai complexă cale de transport și comunicație a lumii și singura care are o lege unică de „circulație” și anume Convenţia referitoare la „Regulamentul internaţional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare”, încheiată la Londra, pe 20 octombrie 1972;

Documentele Uniunii Europene definesc securitatea maritimă ca fiind „situația din domeniul maritim mondial, în care respectarea dreptului internațional și a legislației naționale este asigurată, libertatea de navigație este garantată, iar cetățenii, infrastructura, transporturile, mediul și resursele marine sunt protejate.”[10] Practic, și acest document consfințește faptul că securitatea are ca rezultat siguranța, dar o definește ca pe o stare finală și nu și ca pe un complex de acțiuni. Până la urmă, este o definiție și nu este unica.

[10] *** *STRATEGIA UNIUNII EUROPENE ÎN MATERIE DE SECURITATE MARITIMĂ*, 11205/14, Bruxelles, 24 iunie 2014; https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=RO&f=ST%2011205%202014%20INIT

Încheiem această analiză cu o remarcă extrem de adevărată și viabilă a lui Massimiliano Rimaboschi: „Toate activitățile umane desfășurate în mediul marin sunt caracterizate de o necesitate comună: securitatea”[11]

I.2 Evoluția conceptului si strategii de abordare

Conceptul de securitate maritimă este un produs conceptual relativ nou, datând din anii ‘90 și a luat naștere, practic, pornind de la analiza factorilor care definesc rezultatul final al securității maritime și anume siguranța maritimă.

Astfel, Geoffrey Till, reputatul specialist britanic în istorie și strategie maritimă de la King's College, Londra, sublinia, la mijlocul anilor ’90, necesitatea de a avea o imagine clară despre ceea ce trebuie făcut în vederea asigurării securității și prosperității pe mare, remarcând, în același timp, că acesta este un demers dificil, iar securitatea maritimă presupune acțiuni complexe[12]. Și nu exagera deloc.

Faptul că securitatea maritimă, ca un concept bine structurat și fundamentat, este un produs recent, nu trebuie să ne facă să uităm că preocupările pentru acest aspect al vieții și activității pe mare au rădăcini cu mult mai vechi, iar măsurile de securitate datează încă de la primul contact al omului cu marea. În opinia noastră, momentul inițial, când au apărut primele elemente abordate științific ale conceptului de securitate maritimă, este apariția lucrării lui Hugo Grotius, *Mare Liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio* (cunoscută sub numele de *Mare Liberum*), în anul 1609. Lucrarea este prima pledoarie, fundamentată științific, care statuează faptul că marea este un teritoriu internațional și că toate națiunile au dreptul să îl folosească liber, pentru comerț. De atunci, nu s-a mai întâmplat nimic notabil în domeniu, deși încercări au mai fost. Asta până în 1982, când apare prima reglemetare internațională unitară privind folosirea mării, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, cunoscută și sub numele de *Convenția de la Montego Bay*. Acest document, elaborat în timp destul de lung, în mod evident deschide drumul spre abordarea securității maritime, oferindu-i cadrul de referință. Este de ajuns să reamintim că, printre altele, definește pirateria maritimă și este suficient.

---

[11] Massimiliano Rimaboschi, *L’unification du droit maritime. Contribution à la construction d’un ordre juridique maritime*, Aix-au-Provence, Presses universitaire d’Aix Marseille, 2006, p.225

[12] Geoffrey Till, *Developments in Maritime Security in Peter Cozens, NewZealand’s Maritime Environment and Security*, Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, Wellington, 1996, p. 5.

Nu trebuie să uităm și faptul că scufundarea Titanicului, în anul 1912, a determinat națiunile să ia în serios securitatea vieții pe mare, determinând, în anul 1914, organizarea primei conferințe SOLAS (Safety Of Life At the Sea), care a deschis drumul spre adoptarea, în anul 1960, a Convenției SOLAS, iar atentatul terorist din 1985, asupra navei Achille Lauro, în mod cert a fost determinant pentru ca *IMO (International Maritime Organization)* să inițieze prevederi normative referitoare la securitate. Dacă primul război mondial nu ar fi întrerupt procesul lansat de prima conferință SOLAS, în mod cert am fi avut mult mai mult de câștigat, în primul rând că nu s-ar fi pierdut atâta timp.

Cerințele de siguranță, reieșite din complexitatea și diversitatea activităților desfășurate pe Oceanul Planetar și, mai ales, fenomenele începutului de secol XXI, pirateria, terorismul și migrația (aceasta asociată în mod obligatoriu cu traficul de persoane), au impus această abordare, deoarece era evidentă necesitatea stabilirii factorilor care amenință și influențează siguranța în domeniu, a măsurilor de securitate ce se impun pentru atingerea obiectivului de siguranță propus, dar și a definirii, prioritizării și planificării acestora. Și nu în ultimul rând, stabilirea concepției de acțiune, a resurselor umane și materiale, precum și a structurilor necesare procesului de securizare care să asigure siguranța maritimă.

Este foarte important să nu uităm că siguranța este necesitatea care apare la intersecția dintre interese, pe de o parte și pericole și riscuri, pe de altă parte. Răspunsul la această necesitate este securitatea.

În cazul studiului nostru, securitatea maritimă.

Din ce în ce, mai multe abordări ale subiectului, arată faptul că a înțelege securitatea maritimă numai ca formă de asigurare a securității rutelor și căilor maritime este insuficientă.[13] În fapt, securitatea maritimă include siguranța de navigație, siguranța infrastructurii maritime și a jurisdicțiilor maritime adiacente, activitățile de căutare și salvare a vieții omenești pe mare, dar și protecția și conservarea mediului marin. Din acest motiv, dar și din altele, mai ales din punct de vedere al abordării subiectului și al determinărilor cerințelor de securitate, dar și ca urmare a evoluției și abordărilor conceptului de securitate, în general, au apărut o serie de puncte de vedere care au căutat să definească atât termenul de securitate maritimă, în sine, dar și elementele determinante ale acestuia, complexul de acțiuni și factori de influență, precum și conexiunile cu alte domenii. Și, foarte important, locul și rolul securității maritime în cadrul securității individuale, colective, naționale și internaționale.

Abordarea conceptului de „securitate maritimă” este din ce în ce mai prezentă și în preocupările unor universități de prestigiu (Universitatea din Cardiff și Universitatea din Coventry din Marea Britanie, de exemplu, care

[13] Demessie Fantaye, *Regional Approaches to Maritime Security in the Horn of Africa*, published by the Friedrich-Ebert-Stiftung, Addis Ababa Office, 2014, p.10

și-au amplificat studiile în acest domeniu), devenind o problemă de studiu de sine stătătoare, nemaifiind integrată în studiile de strategie navală ca o componentă oarecare a acestora. Studiile de securitate maritimă, de asemenea, au început să constituie secțiuni de lucru de sine stătătoare la diferite forumuri științifice internaționale[14], termenul de securitate maritimă căpătând valențe noi și mult mai extinse decât în abordările de până acum, cantonate, așa cum arătam, în termeni înscriși în elementele strategiei maritime. Astfel, conceptul de ”Securizarea Oceanelor” este văzut de către unii specialiști în domeniu ca fiind un concept care „urmărește gestionarea cuprinzătoare a diverselor probleme din domeniul maritim, în special a celor care se preocupă de problemele militare, ale utilizării pașnice a oceanelor și cele referitoare la resurse și mediul înconjurător.”[15] , scopul final fiind „guvernanța oceanelor prin securitate” [16] Alți specialiști arată că securitatea maritimă trebuie să urmărească „prezervarea libertății mărilor, facilitarea și apărarea comerțului, precum și menținerea unei bune guvernări a mării”[17] și să gestioneze obiective precum „pacea și securitatea națională și internațională; suveranitatea, integritatea teritorială și independența politică; securitatea liniilor de comunicație; protecția împotriva infracțiunilor pe mare; protecția mediului; securitatea tuturor marinarilor și pescarilor”[18]

Ca abordare, securitatea maritimă, conform unor specialiști de la Universitatea din Cardiff, trebuie privită ca răspuns la „insecuritatea maritimă” și trebuie analizată din două puncte de vedere: operațional - în care „securitatea maritimă este produsul unui proces de securitizări (sic!), în care diferite chestiuni sunt relevate ca provocări și necesită răspunsuri coordonate” și relațional – în care „securitatea maritimă este cel mai bine înțeleasă prin relațiile pe care le are față de alte provocări, inclusiv securitatea națională și puterea navală, mediul marin și siguranța marină, dezvoltarea economică și economia albastră [termen folosit pentru a desemna activitățile de exploatare și prezervare a mediului marin – n.n], precum și securitatea și reziliența populației din zonele costiere”[19] .

---

[14] De vazut Secțiunea 30 a Conferinței Paneuropene pe problematica Relațiilor Internaționale, Giardini Naxos, Sicilia, Italia, 23-26 Septembrie 2015

[15] Kazumine Akimoto, *Maritime Security: Securing the Oceans, Ship & Ocean Newsletter Selected Papers*, No.7, Ocean Policy Research Foundation, October 2006, p. 28

[16] Ibidem

[17] Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele, *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach, Institut für Strategie – Politik – Sicherheits - und Wirtschaftsberatung ISPSW*, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No. 222, Apr 2013, p. 2

[18] Ibidem, p.3

[19] Jan Stockbruegger, Christian Bueger, *Into the Blue: Rethinking Maritime Security*, Insights from an ESRC sponsored Ideaslab on Maritime Security at Cardiff University, 26-

Interesant de remarcat este faptul că și acești specialiști fac distincție între securitatea maritimă și siguranța maritimă, fapt ce vine să confirme cele ce arătam anterior, referitor la relația dintre securitatea maritimă și siguranța maritimă. Și nu sunt singurii care remarcă faptul că este necesară această lămurire a termenilor și a faptului că nu reprezintă același lucru. Ba, mai mult, apar din ce în ce mai multe abordări de esență ale acestui subiect, dezvoltate de instituții de prestigiu. Sunt multe astfel de exemple, dar am nominaliza unul singur și anume Institutul Regal Elcano din Spania care, în unul dintre documentele sale de lucru, semnat de un amiral, semnalează faptul că cei doi termeni nu sunt sinonimi și chiar încearcă o clarificare a problemei, pornind de la ideea că, în primul rând, este vorba de chestiune de semantică.[20]

O definiție interesantă și la obiect găsim la ruși care, în Dicționarul Academik, definesc securitatea maritimă ca fiind „o stare constantă de protecție a intereselor vitale ale individului, societății și statului împotriva amenințărilor și a efectelor negative asociate navigației maritime” [21]

Nu departe de această definiție, este și cea pe care o întâlnim în literatura de specialitate latino-americană și, anume: „Securitatea maritimă este combinația dintre măsuri preventive și corective menite să protejeze arealul maritim de amenințările și actele ilegale, deliberate”[22] , iar definiția unui reputat specialist spaniol în domeniu care arată că „securitatea maritimă este pachetul de măsuri de salvgardare a siguranței vieții umane pe mare, a navigației și a mediului marin”[23], vine cu o precizare, subliniind faptul că termenul de securitate maritimă are două aspecte fundamentale: măsurile de prevenire și măsurile de răspuns.

Diferitele etape de abordare a securității, normal, au influențat și abordarea termenului de ”securitate maritimă”. Și aceste abordări nu sunt altceva decât o particularizare la domeniul maritim a termenului general de securitate, dar problematica fiind destul de nouă, nu ne putem depărta prea mult

---

27 June 2014, The Maritime Executive, 2014-07-11, https://www.maritime-executive.com/article/Into-the-Blue-Rethinking-Maritime-Security-2014-07-11

[20] Fernando del Pozo, Almirante (ret), *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*, Real Instituto ELCANO, Documento de Trabajo 3/2014 | 12 de marzo de 2014, p. 4

[21] BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%
D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C, Google Search

[22] Capitan de navio Hector Mauricio Rodriguez Ruiz, *Seguridad Integral Marítima, reto Estratégico*, in SEGURIDAD MARÍTIMA RETOS Y AMENAZAS, Ediciones Escuela Superior de Guerra, Bogota, 2016, p.15

[23] Francisco Suárez-Llanos Galán, *La Seguridad Maritima en La Marina Civil*, in IMPACTO DE LOS RIESGOS EMERGENTES EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA, Instituto Espanol de Estudios Estrategicos, Grupo de Trabajo número. 05/08, Cuadernos de estrategia, No. 140, Imprenta Ministerio de Defensa, p. 22

de termenul generic de securitate. De aceea, ne oprim și asupra acestui aspect, deoarece modalitățile de abordare a unei probleme sunt la fel de importante ca problema în sine.

O primă abordare, ar fi aceea de ***securitate comună***, specifică perioadei războiului rece și care coincide cu perioada de definitivare și finalizare a Convenției de la Montego Bay, din 1982, ca să ne păstrăm în domeniul maritim. Tot în acel an, Comisia Palme (de la numele premierului suedez Olof Palme care a condus această comisie independentă pe probleme de dezarmare și securitate), elaborează raportul intitulat *Common Security: A Programme for Disarmament*, din care reiese și ideea unei securități comune[24], pe raționamentul că pericolul nuclear ne amenință pe toți. Raportul a fost criticat, imediat după apariție, de către majoritatea analiștilor vremii, fiind considerat ”un raport care nu este bun”[25], principalul motiv al acestui vehement verdict fiind analiza celor 44 de măsuri concrete, prezentate în capitolul 6 al raportului.

Acest tip de securitate nu a avut impact asupra mediului marin, pe de o parte datorită faptului că acest domeniu nu era clar definit de legi comune și, pe de altă parte, pentru că ideea de securitate comună nu a avut impactul scontat.

Forțele navale, prin natura lor, nu sunt prea defensive și, normal, nu puteau îmbrățișa o teorie care le lăsa fără obiectul muncii. Numai dacă ne uităm la strategiile navale ale acelei perioade și vedem clar că acestea nu au nimic defensiv, ba, din contră, au pronunțate elemente ofensive, ca să nu zicem războinice.

Interesant de remarcat este faptul că raportul propune șase principii ale securității comune, și anume[26] :

1. Toate națiunile au dreptul legitim la securitate;
2. Forța militară nu este un instrument legitim pentru rezolvarea disputelor între națiuni;
3. Reținerea este necesară în termenii de politică națională;
4. Securitatea nu poate fi dobândită prin superioritate militară;
5. Reducerile și limitările calitative ale armamentelor sunt necesare pentru securitatea comună;

---

[24] The Palme Commission, *Common Security: A Programme for Disarmament*, The Report of the Independent Commission on Disarmament and Security Issues under the Chairmanship of Olof Palme, Pan, London, 1982, p. 12.

[25] Johan Galtung, *The Palme Commission on Disarmament and Security: A Critical Comment, Bulletin of Peace Proposals*, vol. 14, No.2, 1983, p. 147

[26] Chris Rahman, *Concepts of Maritime Security: A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*, Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, Discussion Paper 07/09, 2009, p. 16

6. "Legăturile" dintre negocierile privind armamentele și evenimentele politice ar trebui evitate

Aceste principii sunt un pas spre realizarea securității, deși, cu excepția primului, celelalte sunt pur declarative sau, unele, sunt chiar utopice. Practic, în concepția noastră, primul principiu, **TOATE NAȚIUNILE AU DREPTUL LEGITIM LA SECURITATE**, este elementul de bază în abordarea oricăror problematici referitoare la securitate și element de referință pentru noi, în analiza asupra securității maritime.

Păcatul cel mare al conceptului de securitate comună este acela că el promovează o realitate iluzorie, bazată pe elemente de genul: dezarmare, defensivă, apărare nonofensivă, descurajare defensivă sau apărare nonprovocativă și alte asemenea utopii, care nu țineau cont de realitatea evident contrară, de politica evident nondefensivă a unor state sau chiar alianțe politico-militare și, de ce nu, de natura conflictuală a ființei umane. Ideea de bază a conceptului de securitate comună, adică faptul că nicio națiune, pe termen lung, nu poate obține securitate prin simplul fapt că ia decizii unilaterale asupra forțelor sale militare, neținând cont de faptul că securitatea depinde de acțiunea și reacțiunea adversarilor potențiali și că trebuie să ia decizii de securitate în comun cu acești adversari, este o utopie evidentă și abordările despre securitatea maritimă, pentru faptul că au debutat mult mai târziu, au avut norocul să nu se împotmolească în astfel de teorii.

Securitatea cooperativă, este un produs al primei jumătăți a anilor ’90, fiind elaborat de CSCE (actualul OSCE), care poate fi considerat ca promotorul acestui concept. Alți specialiști, inclusiv din România, consideră că securitatea cooperativă „este un concept care s-a dezvoltat în cadrul Dialogului privind Securitatea Cooperativă a Pacificului de Nord condusă de Departamentul de Stat canadian. De asemenea, Canada și Australia, prin miniștri lor de externe, Joe Clark și Gareth Evans, împreună cu mediul academic din țările lor au dezvoltat acest concept care s-a aplicat în Asia de Est și pe care unii specialiști în domeniu, încă mult timp l-au considerat ca fiind cel mai dezvoltat dintre conceptele alternative de securitate și, de asemenea, cel mai realist și binecunoscut concept de securitate. Și acest concept, ca și toate celelalte apărute după perioada războiului rece, în principal caută să elimine bipolarismul în problemele legate de securitate și să promoveze dialogul, abordarea gradată a problemelor și multilateralitatea.

Revenind la OSCE, ca unul dintre promotorii securității cooperative, trebuie să remarcăm și un alt aspect al acestui concept și anume acela al zonelor de securitate. Practic, acest aspect arată clar faptul că nu se mai dorește bipolarismul marilor puteri și se optează pentru creșterea rolului puterilor regionale și abordarea multipluralistă a problemelor de securitate, așa cum am mai arătat. Astfel, în Carta Securității Europene, adoptată la Summitul de la Istanbul, în 19.11.1999, se arată, încă de la început, că „ să adoptăm Platforma

de Securitate Cooperativă, pentru a întări cooperarea dintre OSCE și alte organizații și instituții internaționale, prin aceasta realizându-se o mai bună folosire a resurselor comunității internaționale" Interesant este faptul că, la aceea data, NATO, prin intermediul summitului de la Washington, ținut cu câteva luni înainte de summitul OSCE de la Istanbul (mai precis în luna aprilie), pomenea doar în treacăt de securitatea cooperativă, făcând o scurtă trimitere la OSCE. Și nici nu avea cum, deoarece era în plină acțiune în Yugoslavia. Ulterior, a revenit asupra acestui concept, deși SUA nu putea să digere prea cu drag multipolarismul și inițiativele regionale. Deși în conceptul strategic pentru securitate şi apărare a membrilor din Organizaţia Tratatului Atlanticului de Nord, „Angajament activ, apărare modernă", adoptat la summitul de la Lisabona din 2010, între cele trei sarcini de bază, pentru prima dată este introdusă și "Cooperarea în domeniul securităţii" , principala orientare NATO este tot spre apărarea colectivă. Nu intrăm în amănunte, deoarece o analiză pe acest aspect ar ocupa foarte mult spațiu și, practic, ar duce spre alte analize și așa mai departe, atât de departe încât am pierde din vedere subiectul nostru.

Există destul de des confuzii între securitatea comună și securitatea colectivă, mergându-se până acolo încât termenii sunt considerați sinonimi, dar așa cum arăta profesorul Michael Mihalka de la U.S. Army School of Advanced Military Studies (SAMS), securitatea cooperativă presupune lucrul în comun al statelor, pentru a rezolva probleme comune, pe când securitatea colectivă presupune că statele lucrează împreună, în mod colectiv. Și nu este singura părere, iar cei ce doresc să aprofundeze problema trebuie să se aștepte la un demers destul de laborios.

În domeniul securității maritime apare și o strategie care folosește termenul de „cooperativă", aceasta fiind strategia maritimă stabilita în comun de către Șeful Operațiilor Navale, Comandantul Corpului de Infanterie Marină și Comandantul Gărzii de Coastă ale SUA, intitulată *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, dar nu prea are nimic cu termenul de strategie cooperativă, în sensul regional, internațional sau global, în afară de faptul că pomenește de la început că „Această strategie subliniază o abordare care integrează puterea maritimă cu alte elemente de putere națională, precum și cele ale prietenilor și aliaților noștri". Practic, nu are în comun cu cooperarea decât faptul că există cooperare între cele trei structuri cu acțiune în domeniul maritim, enumerate mai sus, implicate în punerea în practică a acestei strategii. Important pentru demersul nostru este faptul că în această strategie este reamintit subiectul securitate maritimă, fără a fi abordat, deoarece *National Strategy for Maritime Security* din anul 2005, deja preluase subiectul și, așa

cum vom vedea pe parcursul acestei lucrări, l-a abordat în amănunțime, făcând din securitatea maritimă o problemă de maxim interes național.

Securitatea colectivă (în care un grup de puteri globale, reunite sub umbrela ONU, determină și coordonează implementarea structurii de securitate a unei anume regiuni)[27] este un concept de securitate al celei de-a doua părți a anilor '90, fiind o urmare clară a abordărilor despre securitate generate de sfârșitul războiului rece. Sistemul de securitate colectivă garantează securitatea fiecărui stat din lume împotriva oricărui război sau agresiune care poate fi comisă de orice stat împotriva oricărui alt stat. Este ca un sistem de asigurare în care toate națiunile sunt obligate să protejeze victima unei agresiuni sau a unui război prin neutralizarea agresiunii sau a războiului împotriva victimei.[28] În spațiul academic, pe parcursul a aproape o sută de ani, întâlnim foarte multe definiții ale securității colective și toate, în felul lor, converg spre aceeași definire. O astfel de aserțiune, care nouă ni se pare elocventă și vine ca o sinteză a multor abordări în domeniu, aparține lui Adam Roberts, profesor emerit de Relații Internaționale la Oxford University și lui Benedict Kingsbury, profesor la Institute for International Law and Justice al New York University și care, în lucrarea lor *Introduction: The UN's Role in International Society since 1945* definesc securitatea colectivă ca fiind „un aranjament în care fiecare stat din sistem acceptă că securitatea uneia dintre ele este o preocupare a toate, și este de acord să se alăture într-un răspuns colectiv la agresiune"[29]

În acest sens, Carta ONU folosește termenul de "colectiv", referitor la asigurarea păcii și referitor la securitate, încă de la articolul 1. Dacă ținem cont și de articolele care urmează, putem să afirmăm fără nicio reținere că ONU este promotorul securității colective. Astfel, în articolul 24, se arată că „pentru a asigura o acțiune promptă și efectivă a Organizației Națiunilor Unite, membrii săi conferă Consiliului de Securitate responsabilitatea principală pentru menținerea păcii și a securității internaționale și convin că, în îndeplinirea atribuțiilor care îi revin în temeiul acestei responsabilități, Consiliul de securitate acționează în numele lor."[30], iar la articolul 43 se arată că „Toți membrii Organizației Națiunilor Unite, pentru a contribui la menținerea păcii și securității internaționale, se angajează să pună la dispoziția Consiliului de securitate, la apelul său și în conformitate cu un acord sau acorduri speciale,

---

[27] Inis J. Claude, *Swords into Plowshares: The Problems and Progress of International Organization*, University of London Press, London, 1965, chap. 12, p. 234-238.

[28] http://www.yourarticlelibrary.com/international-politics/collective-security-meaning-nature-features-and-criticisms/48490

[29] A. Roberts and B. Kingsbury, *"Introduction: The UN's Role in International Society since 1945"*, in A.
Roberts and B. Kinsgsbury (eds.) United Nations, Divided World, (Oxford: Clarendon Press, 1993), p. 30

[30] https://www.un.org/en/sections/un-charter/un-charter-full-text/

forțele armate, asistența și inclusiv drepturile de trecere, necesare în scopul menținerii păcii și securității internaționale."[31]

Deși sună bine, aceste deziderate nu au fost niciodată aplicate în întregime, existând mereu divergențe de opinii, mai ales că, în unele cazuri, hotărârile Consiliului de Securitate nu satisfac cerințele de securitate ale tuturor națiunilor, ba, din contră, datorită faptului că membrii permanenți au diferite interese divergente față de majoritatea națiunilor membre, apar probleme grave de securitate.

Din fericire, securitatea maritimă este un domeniu privilegiat, deoarece UNCLOS și IMO sunt doi piloni bine clădiți, care determină ca Oceanul Planetar să fie guvernat de legi obligatorii pentru toate națiunile. Chiar dacă aceste legi sunt încălcate, uneori, există posibilitatea legală de a fi aplicate, neexistând posibilități de blocare, de exemplu prin dreptul de veto. Nici UNCLOS nu prevede așa ceva și nici IMO. Și avem două exemple elocvente: reglementarea delimitării spațiilor maritime și rezolvarea eventualelor litigii dintre state în acest domeniu (UNCLOS) și lupta împotriva pirateriei și a jafului armat pe mare (IMO). Sunt și state care, de exemplu, au semnat UNCLOS, dar nu au ratificat această convenție, dar și state care nu au semnat. De exemplu Statele Unite și Turcia care, din interese specifice, au refuzat să semneze. Asta nu înseamnă că nu țin cont de prevederile acestei convenții, deoarece ar intra în conflict cu alte state. De exemplu Turcia care nu acceptă UNCLOS, datorită faptului că se consideră dezavantajată în disputele maritime cu Grecia, nu a trecut la o confruntare agresivă, dar comite acte provocatoare, tocmai în baza faptului că nu recunoaște prevederile UNCLOS. În schimb, a încălcat flagrant aceste legi în ceea ce privește Ciprul, tocmai făcând trimitere la prevederile UNCLOS, susținând că Republica Turcă a Ciprului de Nord are dreptul la ape teritoriale, zonă contiguă și platou continental. Dar numărul extrem de redus de țări care nu au semnat sau ratificat convenția este tocmai un argument că este o lege bună și, în mod cert, de mare importanță pentru securitatea maritimă.

Conceptul de ***Securitate Comprehensivă***, născut la sfârșitul anilor '70 și începutul anilor '80 în Japonia, ca efort de promovare a intereselor Japoniei și ca dorință a acesteia de a diminua latura militară a problemelor de securitate, în primul rând datorită constrângerilor de natură militară impuse Japoniei, după cel de-al doilea război mondial, deși pare extrem de generos, prin dimensiunea sa globalistă și prin creșterea rolului instituțiilor civile, este foarte greu de aplicat și în opinia noastră se situează în zona utopiilor. Pretextul că trebuie să apere liniile de comunicație maritime care asigură resurse unei Japonii lipsite de resurse naturale, a dus la extinderea zonei de securitate a Japoniei la peste 1000 mile marine, ceea ce, în fapt, a însemnat o cale mascată de extindere a influenței Japoniei, pentru început în plan regional, dar cu tendințe clare de a

[31] *Ibidem*

merge mai departe. Esența acestui concept, o găsim în studiul Institutului de Cercetări Nomura, intitulat *Studiul Strategiei Comprehensive pentru Schimbările Economice și Sociale în Mediul Internațional/Național*, publicat de Institutul Național de Studii Avansate.[32] Tot o versiune a conceptului securității comprehensive a fost specific și statelor din Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), ca lideri remarcându-se Indonezia și Malaezia.

Obiectivul securității comprehensive, sau, cum mai este denumită, securitatea cuprinzătoare, este urmărirea securității durabile în toate domeniile (personal, politic, economic, social, cultural, militar și de mediu) în atât sferele interne, cât și cele externe, în esență prin mijloace de cooperare.

Adepți ai ideii de securitate comprehensivă nu sunt numai state din Asia, ci din toate continentele. În Europa, statele nordice, de exemplu, Finlanda, Danemarca, Suedia, sunt adepte ale conceptului de securitate comprehensivă, deși unele sunt membre NATO și NATO nu prea este adeptul acestui concept. La fel este și cazul Țărilor de Jos și al Estoniei. În acest sens, de exemplu, un raport pregătit pentru Parlamentul Estoniei[33] analizează foarte detaliat acest concept, și arată clar opțiunea acestor țări, care, trebuie să subliniem, au și ieșire la Oceanul Planetar, de a opta pentru conceptul de securitate comprehensivă.

Documentele naționale de căpătâi, privitoare la securitate și apărare ale Estoniei – Conceptul de securitate și Strategia Națională de Apărare – a instituit un sistem integrat de apărare și securitate comprehensivă cu principii fundamentale pe baza cărora să se bazeze răspunsul națiunii la un mediu complex și dinamic global, regional și național de provocări de securitate, riscuri și amenințări.[34] Trebuie, însă, să specificăm faptul că aceste țări au o percepție proprie asupra securității comprehensive și, în mod evident, nici nu poate fi altfel, deoarece summumul de factori care se regăsesc în acest concept sunt diferiți de la țară la țară.

Bineînțeles că acest concept se răsfrânge automat și asupra unei strategii de securitate maritimă a statului respectiv, dar, repetăm, UNCLOS și IMO deja impun abordări în litera și spiritul lor, indiferent de adeptul cărui concept este statul în cauză. Asta nu exclude faptul că IMO, de exemplu, să

---

[32] Hidekazu Sakai, *The End of Comprehensive Security? The Evolution of Japanese Security Policy in the post-September 11-Terrorism World*, paper was presented at the 19th General Conference of International Peace Research Association (IPRA), „Globalization, Governance, and Social Justice: New Challenges for Peace Research", Security and Disarmament Commission, Kyung Aee University, Suwon, South Korea, July 1-5, 2002

[33] Tomas Jermalavičius, Piret Pernik, Martin Hurt with Henrik Breitenbauch and Pauli Järvenpää, RKK ICDS Report: *Comprehensive Security and Integrated Defence: Challenges of implementing whole-ofgovernment and whole-of-society approaches*, International Centre for Defence Studies, Tallinn, Estonia, 2014, pp. 5-6

[34] *Ibidem*, p. 9

adopte anumite măsuri specifice de securitate comprehensivă, cum avem, de exemplu, Conferința IMO din decembrie 2002, care aduce amendamente importante la convențiile existente și unde, termenul de securitate comprehensivă, este folosit pe scară largă de mass media în a caracteriza această conferință, dar și lucrări de anvergură.[35]

Ca și în cazul celorlalte concepte de securitate, există o multitudine de abordări, de cele mai multe ori având de a face cu un amestec de astfel de abordări și, bineînțeles, cu o trecere extrem de dinamică de la o abordare la alta. Pe parcursul acestei lucrări, mai ales când ne vom concentra analiza referitoare la securitatea maritimă pe diferiți actori de diferite anverguri și din diferite zone de pe glob, vom constata mult mai palpabil acest lucru.

Există studii ce propun abordarea securităţii maritime dintr-un punct de vedere diferit, ce iese din tiparele conceptelor de securitate generale şi ar putea fi, astfel, considerat ca fiind non-strategic sau non-tradiţional. Din această perspectivă, G. Till prezintă securitatea maritimă ca fiind un concept ce are ca scop *asigurarea ordinii pe mare* (*good order at sea*). Astfel, marea este văzută ca o resursă, ca mediu de comerţ şi de schimb de informaţii sau ca mediu înconjurător, ce contribuie la progresul umanităţii şi care trebuie să facă faţă tuturor riscurilor şi ameninţărilor.[36]

Forumul Comandanţilor Forţelor Navale din Europa (CHENS) susţine, de asemenea, abordarea securităţii maritime prin prisma necesităţii contracarării ameninţărilor şi riscurilor din mediul maritim. Acest forum militar apolitic scoate în evidenţă pericolul deosebit pe care îl reprezintă continuarea utilizării mării pentru sprijinul logistic al terorismului (ex. traficul de arme, personal sau fonduri) şi proliferării armelor de distrugere în masă. De asemenea, alte ameninţări în creştere (ca volum şi complexitate), precum migraţia transfrontalieră ilegală şi activităţile criminale, incluzând traficul de narcotice, fiinţe umane şi pirateria, sunt identificate ca afectând, atât direct cât şi indirect, securitatea fizică, socială şi economică a Europei[37].

O altă abordare non-tradiţională priveşte securitatea maritimă ca pe un proces de menţinere a stabilităţii în cadrul sistemului maritim internaţional (stabilitatea guvernării maritime). În acest sens, studiul lui Ed Summers susţine că „cei care folosesc oceanele ar trebui să facă acest lucru în pace şi securitate” şi identifică patru *principii de bază* care reglementează folosirea oceanelor: o recunoaştere a oceanelor ca o *sursă de bogăţie*, ca un *sistem de susţinere a*

---

[35] *** *Homeland Security: Protecting America's Targets, Vol. 3: Critical infrastructure*, James J. F. Forest (ed.), 2006, Westport CT, p. 399

[36] Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*, Frank Cass, London, 2004, p. 311.

[37] CHENS, *Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations*, 2006, p.1, http://www.chens.eu

vieţii, ca un *mediu de comerţ şi de comunicaţii* şi ca o *tradiţie*[38]. Este o abordare interesantă, similar în fond cu concepţia lui Till, dar destul de vagă pentru a avea utilitate practică.

O perspectivă similară asupra securităţii maritime este cea care se concentrează pe conceptul de *utilizare paşnică a mării* (peaceful use of the sea).[39] Această abordare este promovată prin Raportul Comisiei Mondiale Independente privind Oceanele (IWCO) şi prezintă interes, deoarece are o poziţie contradictorie celei propuse de marile puteri navale, în special de SUA.

Globalizarea reprezintă un alt unghi de a privi securitatea maritimă. Termenul de *globalizare* a devenit omniprezent, folosit atât ca un slogan cât şi ca un concept esenţial al zilelor noastre, chiar dacă dezbaterea asupra conţinutului acestuia este departe de a fi încheiată. Astfel, influenţa globalizării a indus ideea că *securitatea* şi implicit *insecuritatea*, sunt fenomene ale zilelor noastre, care nu iau în considerare frontierele naţionale. Din această perspectivă, protejarea sistemului maritim actual, ce are o natură liberală, inclusiv a intereselor geopolitice şi comerciale, este considerată un imperativ real al securităţii societăţii noastre globalizate.[40]

Specialiştii în domeniu, promovează ideea că implicaţiile pe care *globalizarea* le are asupra securităţii maritime, incluzând atât ameninţările tradiţionale şi cât şi cele asimetrice, ar fi într-un fel mai bine abordate dintr-o perspectivă convenţională (strategică), la nivel de stat.[41] În acest sens, avantajele strategice ale marilor puteri capabile să impună primatul puterii navale (Seapower) mai ales în timp de război[42] ar trebui folosite şi pe timp de pace sau în situaţii intermediare de criză, cum ar fi, de exemplu, cazurile actuale de luptă împotriva insurgenţei. Astfel SUA, este percepută ca fiind în prezent singura putere maritimă internaţională capabilă şi hotărâtă să

---

[38] Ed. Tummers, *The Future Maritime Security Environment*, Maritime Affairs, Summer 1999, p. 13.

[39] Raport al Independent World Commission on the Oceans, *The Ocean…Our Future*, Cambridge University Press, Cambridge, 1998, p. 11.

[40] W. R. Mead, *God and Gold*, p. 360-365 si C. S. Gray, *The Navy in the Post-Cold War World: The Uses and Value of Strategic Sea Power*, The Pennsylvania State University Press, University Park, PA, 1994, p. 230-245.

[41] Richard L. Kugler and Ellen L. Frost, *The Global Century: Globalization and National Security*, vols. 2, NDU Press, Washington, D.C., 2001; Sam J. Tangredi, *Globalization and Maritime Power*, NDU Press, Washington D.C., 2002; Geoffrey Till, *Globalization: Implications of and for the Modern/Postmodern Navies of the Asia Pacific*, RSIS Working Paper No. 140, S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 15 oct. 2007.

[42] Colin S. Gray, *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*, The Free Press, New York, 1992 si Norman Friedman, Seapower as Strategy: Navies and National Interests, Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2001.

coordoneze securitatea în domeniul maritim şi securitatea în faţa ameninţărilor majore care se pot dezvolta din interiorul sistemului.[43]

Se poate astfel interpreta că, deşi globalizarea implică o interdependenţă destul de volatilă şi imprevizibilă, asigurarea securităţii maritime din această perspectivă necesită o abordare pragmatică, bazată pe o strategie a puterii navale, direcţionată spre contracararea riscurilor şi ameninţărilor ce afectează mediul maritim.

O abordare alternativă, de asemenea non-tradiţională, propune analizarea conceptului de securitate maritimă din următoarele perspective separate:[44]

a. *Securitatea mării propriu-zise (în sine).* Această viziune consideră protecţia mediului marin şi conservarea resurselor acestuia (vieţuitoare maritime şi bogăţii energetice naturale) ca prioritate a securităţii maritime. Această perspectivă fundamentalistă asupra securităţii maritime reprezintă, de asemenea, o abordare idealistă, ce încearcă să scoată politicul din cadrul relaţiilor internaţionale privitoare la mediul maritim. Dar cum este deja dovedit că problemele specifice de mediu, cum ar fi sănătatea domeniului marin, nu pot fi abordate în afara contextului politic internaţional/regional[45] şi această perspectivă poate fi caracterizată ca fiind o agendă politică nerealistă.

b. *Politica Mărilor* (*The ocean governance*). Securitatea maritimă, privită din perspectiva bunei guvernări a mărilor se concentrează de asemenea pe protejarea mediului marin, dar spre deosebire de perspectiva fundamentalistă (prezentată anterior) este integrată în cadrul politic şi legal internaţional, ce asigură managementul domeniului maritim[46]. Premisa acestei forme de securitate maritimă este realizarea unui regimul politic stabil, bazat pe principiile UNCLOS, ce ar implica crearea şi implementarea unor reguli şi practici care să guverneze folosirea oceanului planetar. [47]

Baza unui astfel de sistem de management al mărilor ar fi reprezentată de întărirea şi apărarea (securitatea) sistemului maritim. Implementarea acestei

---

[43] Colin S. Gray, *The Sheriff: America's Defense of the New World Order*, University Press of Kentucky, Lexington, KY, 2004, p. 2-4.

[44] Chris Rahman, *op. cit*, p. 31-32.

[45] Alan Dupont, *Maritime Environmental Security*, in David Wilson and Dick Sherwood, *Oceans Governance and Maritime Strategy*, Allen & Unwin, St Leonards, NSW, 2000, pp. 129-138.

[46] Daniel Moran, *The Maritime Governance System* in Andrew T.H. Tan, *The Politics of Maritime Power: A Survey*, Routledge, London, 2007, p. 115-130.

[47] Michael Leifer, *The Maritime Regime and Regional Security in East Asia*, The Pacific Review, Vol. 4, No. 2, 1991, p. 126-136 si Sam Bateman, *Building Good Order at Sea in Southeast Asia: The Promise of International Regimes* in Kwa Chong Guan and John K. Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London, 2007, p. 97-116.

abordări a securităţii maritime întâmpină însă două probleme majore. Prima problemă este legată de UNCLOS în sine, datorită limitărilor ei privind regimul regiunilor maritime complexe, cum ar fi insulele, arhipelagurile sau strâmtorile.

Mai mult, UNCLOS are ea însăşi numeroase ambiguităţi de natură juridică, determinate de necesitatea de a putea fi acceptată de către statele semnatare.[48]

A doua problemă este de natură conceptuală. Impunerea unui regim, mai ales a unui regim de securitate, poate necesita recurgerea la mijloace de impunere a legii. Altfel spus, ideea de guvernare paşnică a oceanelor lumii nu este foarte realistă, mai ales pentru puterile care înţeleg realizarea condiţiilor de stabilitate şi securitate pe mare printr-un mecanism de impunere, cu orice mijloace, a legii[49]. Astfel, această perspectivă nu poate fi considerată ca asigurând securitatea domeniului maritim ci doar a unui cadru juridic în care se pot desfăşura relaţiile internaţionale pe mare.

c. *Protejarea frontierelor maritime*. Impunerea suveranităţii şi protejarea intereselor naţionale pe mare, în conformitate cu principiile UNCLOS, a devenit o problematică de securitate naţională pentru toate statele cu ieşire la mare.

Această problemă a devenit, de asemenea, extrem de importantă, deoarece statele au trebuit să investească în oameni şi în resurse, în vederea supravegherii şi impunerii legii în interiorul apelor naţionale.

Protejarea frontierelor maritime, ce implică protejarea resurselor marine, luptă împotriva activităţilor ilegale pe mare (traficul de droguri, fiinţe umane şi armament, dar şi imigraţia ilegală), a ameninţărilor teroriste (manifestate atât sub forma atacurilor asupra mijloacelor de transport maritim, cât şi a unui eventual atac dinspre mare), a pirateriei şi a poluării mediului marin, a evidenţiat necesitatea şi importanţa implementării unor măsuri complexe de impunere a legii.

Astfel, *securitatea maritimă* privită din perspectiva protejării frontierelor maritime, se prezintă ca fiind clară şi concretă, având ca scop protejarea suveranităţii naţionale, a drepturilor şi intereselor naţionale în apele teritoriale.

Având, totuşi, în vedere lipsa graniţelor fizice, natura transnaţională a mării şi spectrul larg al ameninţărilor şi riscurilor pe mare, securitatea maritimă nu poate fi realizată de către un singur stat în mod izolat (şi doar de o singură

---

[48] Sam Bateman, *UNCLOS and Its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime*, IDSS Working Paper No. 111, Inst. for Defence and Strategic Studies, Singapore, 2006, p. 2.

[49] Chris Rahman, *Linking Maritime Regimes to Regional Security: Some Caveats and Observations* in S. Bateman, *Maritime Cooperation in the Asia-Pacific Region: Current Situation and Prospects*, Canberra Papers on Strategy and Defence No. 132, Strategic and Defence Studies Centre, Australian National University, Canberra, 1999, p. 81-96.

instituţie a acestuia – paza de coastă) şi necesită o coordonare regională, chiar internaţională, care să asigure măsuri şi acţiuni eficiente în acest sens.

d. *Reglementarea securităţii sistemului de transport maritim*. Evenimentele din 11 Septembrie 2001 au schimbat ireversibil regimul care reglementează transporturile pe mare, la nivel internaţional. Astfel, toate navele au trebuit să adopte măsuri de siguranţă împotriva pericolului de atac terorist şi de protejare a vieţii la bord, sub egida *Codului Internaţional de Securitate a Navelor şi Facilităţilor Portuare (ISPS)*. În plus, navele au fost obligate la instalarea diferitelor sisteme care facilitează monitorizarea şi supravegherea lor de la ţărm sau prin satelit (ex. Sistemul satelitar de monitorizare şi identificare la distante mari *(LRIT) – Satellite Long Range Identification and Tracking Sistem*, Sistemul de identificare automată – *Automatic Identification System (AIS)*, sau Sistemul de monitorizare şi supraveghere a traficului – *Vessel Traffic Service (VTS)*. Aceste sisteme şi reglementări au facilitat şi întărirea măsurilor de supraveghere a poluării maritime şi pot fi aplicate şi platformelor şi instalaţiilor petrolifere maritime[50].

Mai mult, *Agenţia Europeană de Siguranţă Maritimă (EMSA)* a fost înfiinţată la nivelul UE exact pentru monitorizarea siguranţei traficului maritim, în special în scopul protejării mediului şi pentru acordarea asistenţei tehnice şi ştiinţifice în domeniu. Se observă, astfel, recunoaşterea interconectării diferitelor aspectele ale securităţii transportului maritim, dar realizarea acesteia din urmă nu este suficientă pentru a acoperi toate aspectele securităţii domeniului maritim actual.

e. *Activităţile militare pe mare*. Această perspectivă consideră *controlul armamentelor* drept unica activitate militară în sprijinul securităţii maritime. Este o abordare strâns legată de *conceptul de securitate comună*.[51] Ţinând cont de evoluţia sistemului de securitate internaţional, este greu de crezut că în zilele noastre se mai poate conduce o activitate militară care să aibă drept unic scop negocieri de limitare a armamentului naval, cu atât mai puţin dezarmarea navală. În plus, există un număr semnificativ de motive pentru care controlul armamentelor pe mare este aproape imposibil, precum[52]:

---

[50] Lee Cordner, *Offshore Oil and Gas Industry Security Risk Assessment: An Australian Case Study* in Herbert-Burns, Sam Bateman and Peter Lehr, Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, CRC Press, Boca Raton, Florida, 2009, p. 62-65.

[51] Raportul Independent Commission on Disarmamant and Security Issues, *Common Security: A Programme for Disarmament*, Pan Books, Londra, 1982, sugerează modalităţi de reducere a pericolului nuclear prin implementarea securităţii comune.

[52] Eric Grove, *Confidence-building Measures at Sea: An Alternative to Naval Arms Control?* in A. Mack, *A Peaceful Ocean?: Maritime Security in the Pacific in the Post-Cold War Era*, Studies in World Affairs; 4, Allen & Unwin, 1994, p. 22; C. S. Gray, *Arms Control Does Not Control Arms*, Orbis, Vol. 37, No. 3, 1993; Gray, *Weapons Don't Make*

- „costul foarte ridicat al navelor de război, aspect care face foarte dificilă orice încercare de reducere a numărului lor, la care se adaugă şi prestigiul naţional de a avea asemenea platforme sofisticate;
- lipsa graniţelor fizice pe mare conectată cu caracteristica principală a navelor, mobilitatea, face ca activitatea de control a armamentelor să nu poată fi restrânsă la, sau negociată pentru, o anumită arie geografică;
- asimetria dintre ţări în ceea ce priveşte structura de forţe navale şi strategiile naţionale face ca orice încercare de reducere a forţelor navale să poată avea un impact direct asupra intereselor naţionale, mai ales în cazul marilor puteri;
- capacitatea multi-rol a navelor militare, ce facilitează asumarea unei game largi de roluri, în afara celor de luptă propriu-zisă (incluzând diplomaţia navală, căutarea şi salvarea sau poliţia pe mare) şi care generează astfel economii majore statului deţinător, face şi mai grea luare unei decizii de reducere a numărului acestor nave;
- cererea pentru platforme navale este mai mare ca niciodată, având în vedere capacitatea multi-rol prezentată anterior;
- teoria controlului armamentelor este tehnică şi apolitică. Ea ignoră, însă, cauzele reale ale unui război sau ale insecurităţii. A devenit evident că nu reducerea armamentului ci echilibrul dintre capacităţile militare şi îmbunătăţirea relaţiilor politice pot asigura pacea”.

Având în vedere aceste motive, o soluţie viabilă şi care ar putea constitui o formă de control al armamentului – la care forţele navale pot participa – pare a fi cea oferită de Măsurile de Construire a Încrederii pe Mare (Naval/Maritime Confidence Building Measures)[53].

War, cap. 6 si Patrick Glynn, *Closing Pandora’s Box: Arms Races, Arms Control, and the History of the Cold War*, Basic Books, New York, 1992.

[53] Eric Grove, *Confidence-building Measures at Sea*; Sean M. Lynn-Jones, *Agreements to Prevent Incidents at Sea and Dangerous Military Activities: Potential Applications in the Asia-Pacific Region*; si Desmond Ball and Sam Bateman, *An Australian Perspective on Maritime CSBMs in the Asia-Pacific* Region, Research School of Pacific Studies, Australian National University, Canberra, 1991. p. 173-181.

Prin urmare, această perspectivă propune o participare extrem de redusă a forţelor navale la întărirea securităţii navale. Studiul de faţă nu este de acord cu această abordare „îngustă", având în vedere faptul că forţele navale pot desfăşura o paletă diversă de operaţii pentru întărirea securităţii pe mare.

Acestea includ contracararea gamei largi de ameninţări, interne şi externe, acoperind scopuri complexe precum viabilitatea şi prosperitatea economică; stabilitatea politică; relaţiile internaţionale strategice; integritatea naţională. În plus, dezvoltările recente la nivelul NATO şi UE dovedesc spectrul larg al posibilităţii de integrare a forţelor navale în cadrul efortului general de întărire a securităţii maritime (prezentată pe larg în capitolul următor).

Din perspectivele conceptuale non-strategice prezentate mai sus se pot identifica două trenduri distincte în ceea ce priveşte abordarea securităţii maritime. Avem de-a face, pe de o parte, cu o abordare de tip buttom-up, focalizată pe identificarea şi contracararea tuturor riscurilor şi ameninţărilor de securitate din domeniul maritim. Această abordare poate fi interpretată ca promovând o perspectivă pragmatică, direcţionată pe sursele de insecuritate. Pe de altă parte, avem de-a face cu o încercare de „împărţire" a abordării securităţii maritime pe domenii de activitate. Până la un punct, această abordare ar fi coerentă, însă este limitată ca arie de cuprindere şi consistenţă, şi nu acoperă nici necesităţile fiecărui domeniu în sine, nici spectrul larg şi complex al securităţii maritime a zilelor noastre.

Dezbaterea acestui subiect este extrem de vastă, deoarece „securitatea maritimă" este un termen relativ nou, abordat, analizat și definit în multe feluri, practic, neexistând o definire unitară.

În analizarea subiectului, am urmărit să contribuim cu o definiție proprie, cât mai concisă și cât mai cuprinzătoare a acestuia, precum și să facem distincția dintre „securitatea maritimă" și „siguranța maritimă", deoarece, în literatura de specialitate, așa cum am arătat anterior, există destule abordări greșite sau confuze.

În primul rând, așa cum apreciază majoritatea specialiștilor care studiază acest domeniu, securitatea pe mare a fost teoretizată și interpretată mai ales din perspective destul de conservatoare, bazate fie pe teoria realistă sau liberalistă tradițională, dar, din ce în ce, mai multe evoluții teoretice recente, bazate pe constructivism sau criticism, au influențat destul de mult abordarea și dezbaterile pe acest subiect.[54]

---

[54] Christian Bueger, Timothy Edmunds, *Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies*,

Chatham House, The Royal Institute of International Affairs, International Affairs Journal, Volume 93

În interpretarea realistă, marea este privită ca fiind spațiul de dispută între diferite mari puteri maritime sau puteri regionale maritime.

Perspectiva liberală, îmbrățișată mai ales de cercetătorii din domeniul juridic (și care a dus la elaborarea multor reglementări juridice privitoare la mediul marin) sugerează că acest mediu, devine din ce în ce mai subordonat diferitelor forme de ordine publică colectivă și, bineînțeles, reglementărilor legale aferente. Ca element important, toți aceștia arată că reglementările juridice implementate în ultimul timp, duc la diminuarea unor războaie pe mare și aceasta prin îndepărtarea forței și rivalității din domeniu și accentuarea cooperării în domeniul securității maritime, tinzându-se spre realizarea unui set cât mai consistent de obiective comune. Oricum, această perspectivă păcătuiește prin faptul că se cantonează prea mult în domeniul tehnic al reglementărilor și mai puțin pe definirea mai cuprinzătoare a guvernanței în domeniul securității maritime.[55]

I.3 Relația dintre securitatea maritimă și interesele naționale în domeniul maritim

Conceptul de interes național este introdus în practica relațiilor interstatale, pentru prima dată, cu ocazia Păcii de la Westfalia, din 1648, fiind opera defunctului, la acea dată, cardinal Richelieu, mai târziu fiind exprimat şi prin sintagme de genul „interese supreme”, „interese vitale” sau ”raţiuni de stat”, dar nu trebuie omis faptul că, înainte cu un secol, Niccolò Machiavelli, pentru prima dată, a plasat interesele naționale deasupra religiei şi moralei, fiind unul din precursorii politicii moderne.

În literatura de specialitate, noțiunea de interes național apare, pentru prima dată, în anul 1935, în Enciclopedia Științelor Politice, editată la Oxford.

Ca și în cazul școlilor privind securitatea și în cazul abordării problematicii intereselor naționale există mai multe școli sau, să fim mai corecți, mai multe curente.

În continuare, în acest subcapitol, cu excepția părții I.3.6, vom relua, în întregime, așa cum am inserat într-un articol publicat[56] cu mulți ani în urmă, referitor la interesele naționale și, în mod special, ceea ce am afirmat despre

Number 6, 2017, p. 1295

[55] Ian Speller, *Understanding naval warfare*, 2014, p. 150

[56] Romulus HÂLDAN, *Politica navală a statului*, în Gândirea Militară Românească, Nr. 2/2008, , CTEA, pp. 13-23, Bucureşti, martie-aprilie 2008

interesele naționale în domeniul naval, deoarece acele aserțiuni sunt valabile și acum, în totalitate.

I.3.1 Interesele naționale. Definire.

Nu există o definire unanimă a intereselor naționale, deoarece, așa cum arată un autor (care este, în mod evident, un profund cunoscător al acestui subiect, deși nu este aproape deloc cunoscut), „în unele definiţii interesele naţionale sunt considerate ca fiind obiectivul fundamental şi ultimul determinant care ghidează factorii de decizie politică ai unui stat, în exclusivitate, în implementarea politicii externe, iar în altele se remarcă şi influenţa reciprocă sau determinantă dintre interesele naţionale şi politica internă”[57].

Totuşi, cea mai concisă definire a intereselor naţionale o găsim în enciclopedia „Encarta” unde se arată că „interesele naţionale sunt acele elemente care sunt în beneficiul naţiunii: acţiuni, circumstanţe şi decizii privite ca fiind aducătoare de beneficii unei anumite naţiuni”. Cu toată diversitatea în definire, se poate observa faptul că toate definiţiile şi conceptele referitoare la interesele naţionale conţin două aspecte importante: un aspect universal (care se referă, de exemplu, la elemente cum sunt independenţa, integritatea teritorială, securitatea şi bunăstarea economică) şi un aspect individual, care se referă la elemente proprii și specifice fiecărui stat în parte.

Sintagma „interes naţional” nu are şi nu poate avea o definiţie care să fie unanim acceptată, deoarece ea este un produs conceptual care poate suferi modificări în timp, în funcţie de evoluţia mediului politic, a celui economic, cultural sau religios sau în funcţie de ideologiile momentului, programele diferitelor guverne şi conjuncturile internaţionale.

Obiective de interes naţional pot fi, aşa cum se specifică în lucrarea sa Iurie Pîntea, „securitatea, expansiunea, bogăţia, bunăstarea, propagarea unei ideologii, gloria, supravieţuirea etc., iar realizarea acestor obiective poate fi exprimată prin diferite strategii cu caracter general ofensiv sau defensiv, pacifist sau de neutralitate, prin atitudini şi acţiuni extrem de diverse”.

I.3.2. Clasificarea intereselor naţionale

În SUA, pe lângă Centrul Nixon, funcţionează Comisia pentru Interesele Naţionale ale SUA, care întocmeşte un raport ce abordează probleme de genul: prezentarea unui sumar al intereselor SUA; definirea problemelor

[57] Iurie Pîntea, *Identificarea pericolelor existente şi probabile pentru interesele naţionale de bază ale Moldovei*, în lucrarea ”Apărarea şi securitatea naţională a Moldovei”, Institutul de Politici Publice, Chişinău, 2001, p. 12

abordate; care sunt interesele naţionale de actualitate; provocări şi oportunităţi pentru interesele SUA în următoarea decadă (unde se face o analiză din punct de vedere al situării geografice, al problematicilor principale – evoluţiile în domeniul nuclear, proliferarea armelor de distrugere în masă, terorismul, problemele de mediu etc. şi al instrumentelor necesare, aici făcându-se analize asupra cerinţelor ce se impun pentru capabilităţile militare ale SUA).

La activitățile acestei comisii participă și Belfer Center for Science and International Affairs, din cadrul Universității Harvard, precum și RAND Corporation și este formată din persoane de notorietate din domeniul academic şi politic cum era, de exemplu, Condoleezza Rice.

Din punctul de vedere al acestei comisii, interesele naţionale ale SUA sunt clasificate în: vitale, extrem de importante, importante, mai puţin importante sau secundare.[58]

Conform acestui raport, în stabilirea intereselor naţionale trebuie să se răspundă următoarelor întrebări[59]:

- „Care dintre interesele naţionale sunt vitale, care sunt extrem de importante, care sunt importante şi care sunt mai puţin importante sau secundare?

- Cum se poate crea o imagine clară, pe înţelesul tuturor, asupra acestor probleme? Prin ce proces sau metodă putem spera să identificăm interesele naţionale şi cum să realizăm ierarhizarea acestora?

- Ce evoluţii pot constitui o provocare pentru interesele naţionale în viitoarea decadă şi ce evoluţii pot furniza oportunităţi?”

Odată definite, interesele naţionale pot fi clasificate sau grupate în mai multe feluri. Cea mai frecventă clasificare a intereselor naţionale este cea pe domenii: economic, politic extern, politic intern, social, informaţional, militar etc.

O altă modalitate de clasificare a intereselor naţionale poate fi desprinsă din principiile şi metodele filozofiei "realismului politic" definite de academicianul german Hans Morgenthau care arăta că semnificația interesului național este supraviețuirea – protecția identității fizice, politice și culturale împotriva atentate de către alte state-națiuni. După Morgenthau există patru modele de clasificare[60]:

- „în funcţie de importanţa intereselor naţionale definim interesele naţionale vitale şi interesele naţionale secundare;

- în funcţie de persistenţa în timp, definim interese permanente şi interese temporare;

*** *America’s National Interests, A Report from The Commission on America’s National Interests*, Nixon Center, iulie 2000, Washington DC, p.2

[59] *Ibidem*, p. 12

[60] Morgenthau, H. *Another ‘Great Debate’: The National Interest of the United States*, The American Political Science Review Vol. 46. No. 4., 1952, p. 973

- în funcţie de gradul de generalitate sau specificitate, definim interese naţionale cu caracter general şi interese naţionale cu caracter specific;

- în funcţie de raportul dintre interese definim interese cu caracter complementar şi interese cu caracter conflictual."

Un alt exemplu de structurare a intereselor naţionale poate fi cel care este de mai mulţi ani acceptat în SUA sub denumirea de matricea lui Nuechterlein şi care delimitează interesele naţionale de cele strategice şi le examinează în patru blocuri distincte[61]:

-„ din punct de vedere al nevoilor de apărare a statului;

- din punct de vedere a prosperării economice a naţiunii;

- din punct de vedere a creării unei ordini mondiale favorabile şi,

- din punct de vedere a răspândirii valorilor democratice ale SUA

Pentru evaluarea gradului de importanţă a intereselor naţionale matricea lui Nuechterlein foloseşte patru criterii[62]:

- „necesare şi obligatorii pentru supravieţuire;

- de importanţă vitală;

- de importanţă majoră, şi

- de importanţă secundară sau periferice"

După cum se observă, criteriile lui Nuechterlein sunt aproape identice cu criteriile Comisiei pentru Interesele Naţionale ale SUA, astfel încât putem spune că, cel puţin în cazul SUA, avem de a face cu o concepţie unitară.

De remarcat este faptul că unii autori, atunci când abordează problematica intereselor naţionale, fac greşeala de a afirma sentenţios că acestea sunt perene, fără nicio nuanţă politică, neschimbându-se odată cu schimbarea guvernanţilor şi a conducătorilor. Nu vom intra în polemică, dar cele ce am prezentat anterior ne îndreptăţesc să afirmăm că numai interesele vitale ale statului sunt perene şi nu sunt afectate de schimbările politice (de exemplu suveranitatea naţională), interesele de importanţă extremă se pot schimba, uneori, când survin importante modificări politice (de exemplu, aderarea la o nouă alianţă politico – militară care anterior era considerată ostilă, act ce survine, în general, în urma unei schimbări de regim politic), pe când interesele importante pot fi modificate sau înlocuite cu altele, cu ocazia unor

[61] Donald E. Nuechterlein, *National Interests as A Basis for Decision-making,* prelegere ținută de Dr. Donald Nuechterlein la University of Virginia's NAVAIR Executive Seminar, June 5, 2007

[62] Donald E. Nuechterlein, *U.S. National Interests and Policies in the Middle East,* prelegere ținută de Dr. Donald Nuechterlein la o întâlnire cu Asociația Militarilor din America (MOAA) , în Charlottesville, Virginia, 24 Martie 2011

schimbări de guvern, iar interesele secundare pot fi schimbate chiar de acelaşi guvern care le-a promovat.

I.3.3. Factori care influenţează interesele naţionale

Intersele naţionale sunt influenţate sau determinate de o serie de factori, cei mai importanţi fiind factorii: geografici, politici, economici, istorici, informaţionali, militari, precum și demografici şi sociologici.

Factorii enumerați mai sus sunt cei mai uzitați în literatura de specialitate, dar acest lucru nu înseamnă că nu pot fi luați în considerație și alți factori.

Nu vom insista asupra acestora şi ne vom limita la a constata că factorul geografic (între elementele căruia găsim şi accesul la marea liberă şi hidrografia) este cel mai stabil, pe când ceilalţi factori sunt destul de instabili, factorul politic fiind de departe cel mai instabil.

Evaluarea corectă şi monitorizarea permanentă a acestor factori conduce la conturarea unor interese naţionale realiste, stabile şi, în cadrul acestora a unor obiective naţionale care vor determina politici, doctrine, strategii şi planuri viabile şi eficiente.

Totuși, trebuie să arătăm că un element extrem de important, care poate îngloba unul sau mai mulți factori dintre cei enumerați mai sus, este cel cunoscut ca relația între state. Aici vom susține că ce a spus Morgenthau și anume că ”Două țări, chiar dacă sunt aliate, rareori au interese naționale identice. Cel mai bine ar fi să sperăm ca interesele lor să fie complementare”[63].

Această aserțiune este necesar a fi avută în vedere, tot timpul, de către decidenții politici care, frecvent, nu înțeleg acest lucru, ba, mai mult, confundă complementaritatea cu subordonarea. Și asta este extrem de grav, deoarece, proasta înțelegere a intereselor naționale precum și gestionarea și promovarea defectuoasa a acestora, sunt puternic corozive pentru independența și suveranitatea națională. Soluția oferită de Morgenthau, complementaritatea, este greu de realizat, dar nu imposibil. Esențial este ca decidentul politic și executantul diplomatic să fie patrioți și competenți. Teoretic, nu ar fi greu.

I.3.4. Responsabilităţi în stabilirea, promovarea şi apărarea intereselor naţionale

Interesele naţionale ale României se regăsesc în Constituţia României, care reprezintă actul suprem de voinţă al poporului român, opţiunea acestuia pentru interesele naţionale şi valori naţionale specifice, dar şi elementul de

[63] Morgenthau, H. *op cit*., p. 964.

referinţă în evaluarea diferitelor componente ale puterii care au ca sarcină promovarea şi apărarea acestor interese. În acest sens, Parlamentul României are rolul determinant în stabilirea şi legiferarea intereselor naţionale.

Principalul element naţional în promovarea şi apărarea intereselor naţionale este guvernul care, aşa cum se arată în art. 102, alin.1, „potrivit programului său de guvernare acceptat de Parlament, asigură realizarea politicii interne şi externe a ţării şi exercită conducerea generală a administraţiei publice", dar şi preşedintele României, care, de exemplu, conform art. 80, alin.1 din Constituţie, „reprezintă statul român şi este garantul independenţei naţionale, al unităţii şi integrităţii teritoriale a ţării" , iar conform art.87, alin.1, „este comandantul forţelor armate şi îndeplineşte funcţia de preşedinte al Consiliului Suprem de Apărare a Ţării şi elaborează Strategia de Securitate Naţională a României", care se operaţionalizează printr-un ansamblu de decizii, planuri, măsuri şi acţiuni menite să prevină şi să contracareze eficient riscurile şi ameninţările ce pun în pericol valorile şi interesele naţionale.

I.3.5 Interesele navale ale statului. Definire. Clasificare. Responsabilităţi în elaborarea, promovarea şi apărarea intereselor navale ale statului.

I.3.5.1. Interesele navale ale statului. Definire.

În Buletinul Forțelor Navale nr. 1/2004, a fost publicat un interesant articol, intitulat „Dimensiunile intereselor maritime și fluviale ale României în condițiile integrării în NATO", în care autorul îşi propune să analizeze interesele maritime ale României. Articolul, pentru prima dată, descrie destul de amănunţit, dar neierahizat, interesele navale ale României, însă fără a le defini. Oricum, meritoriu este faptul că acest articol, din acel moment, deschide o dezbatere sau, mai bine zis, invită la o dezbatere extrem de necesară și atunci, dar mai ales acum. Dacă ar fi să definim interesele navale în conformitate cu definiţiile pe care le-am prezentat mai sus pentru interesele naţionale, am putea să subliniem că interesele navale naţionale reflectă percepţia dominantă, relativ constantă şi instituţionalizată cu privire la valorile naţionale din domeniul naval sau că sunt acele elemente care, în domeniul naval, sunt în beneficiul naţiunii: acţiuni, circumstanţe şi decizii privite ca fiind aducătoare de beneficii unei anumite naţiuni (referindu-ne la domeniul naval), dar, fiind consecvenți și adepții simplității și conciziei, vom rămâne fideli definiției pe care am structurat-o cu mult timp în urmă și anume că „interesele navale se constituie ca parte a intereselor naţionale şi evoluţia lor este influenţată hotărâtor, în primul

rând, de situaţia politică a statului şi, apoi, de gradul de implicare a guvernanţilor în susţinerea puterii navale a naţiunii”

I.3.5.2. Clasificarea intereselor navale ale statului

Nu am întâlnit în lucrările studiate clasificări ale intereselor navale ale statului şi de aceea vom încerca să definim un sistem de clasificare a acestora. Pentru aceasta este necesar să stabilim criteriile de clasificare şi, în acest sens, deşi pot fi enumerate diverse criterii, propunem următoarele criterii pe care le considerăm semnificative:

A. criteriul importanţei;
B. criteriul factorilor determinanţi;
C. criteriul spaţiului de interes

Criteriul importanţei

Pe baza acestu criteriu, interesele navale ale statului pot fi: vitale, extrem de importante, importante şi secundare.

Singurul interes naval vital al statului, după opinia noastră este accesul neîngrădit la fluviu şi mare (aici înţelegându-se apele teritoriale, zona economică exclusivă şi marea liberă). Este de importanţă vitală pentru o naţiune care este riverană unui fluviu (fluvii) și care are ieșire la Oceanul Planetar să aibă liber acces la acestea, iar în zonele de jurisdicţie fluvială sau maritimă, conform dreptului internaţional, să-şi poată menţine şi exercita suveranitatea. Nerealizarea acestui interes vital, parţial sau în totalitate, afectează extrem de grav, chiar fatal putem spune, securitatea statului. Practic se schimbă statutul statului respectiv.

Interese navale de importanţă deosebită pot fi diverse (de exemplu, capacitatea şi libertatea de exploatare a resurselor din platoul continental propriu, deţinerea unei flote comerciale și de pescuit, în consonanţă cu necesităţile economiei naţionale precum şi a unei forţe militare navale care să asigure, în condiţii optime, apărarea intereselor navale naţionale şi a valorilor corespondente acestora etc.), nerealizarea totală afectând grav securitatea statului, iar nerealizarea lor parţială afectând semnificativ securitatea statului.

Interesele navale importante reprezintă o gamă destul de largă de interese în domeniu (de exemplu, construirea unor canale navigabile, achiziţionarea unor nave militare, construirea unor porturi maritime şi fluviale etc.) a căror nerealizare poate afecta unele elemente care concură la realizarea securităţii naţionale, în special în domeniul militar sau economic.

Interesele navale secundare, foarte numeroase, reprezintă opţiuni ale statului pentru realizarea unor obiective de importanţă relativ redusă, de regulă

pentru perioade scurte de timp, care nu afectează securitatea naţională, dar pot produce unele pagube cu efect limitat sau ratarea unor oportunităţi (de exemplu, crearea sau achiziţionarea de mijloace pentru transportul de persoane pe mare, mijloace de prelucrare industrială a produselor piscicole etc.).

Criteriul factorilor determinanţi

Acest criteriu are în vedere factorii determinanţi pe care i-am specificat anterior: geografic, politic, economic, istoric, informaţional, militar şi demografic şi sociologic şi nu vom insista asupra acestora, deoarece analiza acestor factori presupune o abordare destul de laborioasă şi voluminoasă. Vom specifica faptul că, de foarte multe ori întâlnim diverse combinaţii de factori sau interdeterminări ale acestora, astfel că analiza s-ar complica şi mai mult, fiecare combinaţie putând fi subiectul unui studiu consistent. Și nu ar fi rău ca acest studiu să existe.

Criteriul spaţiului de interes

Conform acestui criteriu, interesele navale ale statului pot fi clasificate în funcţie de poziţionarea spaţiului de interes (intern, zonal, global). Indiferent de poziţionarea şi mărimea spaţiului de interes, simultan pot acţiona şi criteriul importanţei şi al factorilor determinanţi. De exemplu, în spaţiul de interes intern putem avea un interes naval extrem de important, în care este predominant factorul economic.

Normal, se pune întrebarea de ce nu enumerăm care sunt interesele navale ale României, dar nu ne-am propus acest lucru din trei motive:

a) Nu se regăsesc, în totalitatea lor în niciun document oficial şi nici chiar într-o lucrare care are acest subiect sau legătură cu acest subiect. Şi ar fi şi imposibil de realizat acest lucru, deoarece, dacă interesele vitale şi cele de importanţă extremă pot fi rezultatul unui consens al instituţiilor de bază ale statului, implicate în stabilirea şi promovarea lor, cele importante şi secundare pot fi extrem de numeroase, deoarece sunt produsul unor segmente sociale şi, de cele mai multe ori, reprezintă probleme punctuale sau cu o arie restrânsă de acţiune;

b) În diferite proporţii, interesele navale ale statului le găsim, este adevărat neierarhizate și abordate neunitar, stipulate în diferite documente oficiale sau în lucrări şi studii de specialitate;

c) Numai simpla enumerare a acestor interese necesită un spaţiu destul de mare, dar nu ar fi suficient, deoarece ar trebui şi argumentate clasificarea şi enumerarea acestor interese, ceea ce, după opinia noastră, trebuie să constituie subiectul unei lucrări de amploare, la care să îşi aducă aportul cât mai mulţi specialişti din acest domeniu, pe undeva într-o formulă similară cu cea a Comisiei pentru Interesele Naționale ale SUA, bineînțeles păstrând proporțiile

I.3.5.3. Responsabilităţi în elaborarea, promovarea şi apărarea intereselor navale ale statului.

Elaborarea, promovarea şi apărarea intereselor navale ale statului, în funcţie de importanţa lor, constituie atributul diferitelor instituţii ale statului. În opinia noastră, interesele vitale şi cele de maximă importanţă trebuie elaborate de către Parlamentul României, oficializate prin legi şi prin documente ale CSAŢ, sub semnătura preşedintelui ţării, cum este de exemplu Strategia de Securitate Naţională a României, iar promovarea şi apărarea acestora fiind atributul Guvernului României. Este esențial ca interesele vitale și cele de maximă importanță, odată definite și aprobate, să nu fie modificate. În ceea ce priveşte interesele importante şi secundare, opinăm că elaborarea şi apărarea acestora este atributul guvernului, sunt inserate în programul de guvernare şi în planurile ministerelor cu responsabilităţi în domeniu şi sunt promovate, după caz, de ministerele în cauză, agenţii, regii autonome şi alte instituţii guvernamentale cu atribuţii în domeniu. De dorit ar fi ca, indiferent de guvernul aflat în poziție de putere executivă, cel puțin în cazul intereselor navale importante să se asigure continuitate.

Revenind la politica navală a statului, după ce am răspuns la întrebarea: *Cine stabilește care sunt interesele navale ale statului?*, putem să răspundem la întrebarea: *Cine elaborează politica navală a statului?*

Răspunsul, argumentat de această dată, este că politica navală a statului este elaborată, prin documentele specifice, de către toate instituțiile importante ale statului: Parlament, Administrația Prezidențială și Guvern.

Normal, ideal ar fi să avem o elaborare unitară, dar acest lucru nu poate fi realizat de către puterile statului enumerate mai sus, din diferite motive: separaţia puterilor în stat greșit înțeleasă și aplicată, diferențe de opinii (de natură politică, economică, militară etc.), slaba cunoaștere a problemei sau o imagine greșită asupra acesteia, lipsa de interes, promovarea unor interese străine în detrimentul celor naționale sau subordonarea intereselor naționale unor interese ale altor state sau structuri politico-economice sau economice, după caz, străine total de interesele naționale sau chiar păguboase pentru țară etc.

În opinia noastră, modelul american, prin care o comisie formată din reprezentanţi ai întregului spectru politic şi de putere în stat, precum şi din specialişti de prestigiu din domeniu şi reprezentanţi ai mediului academic, elaborează un raport anual asupra intereselor naţionale şi, în particular, a intereselor navale naţionale, este modalitatea cea mai sigură de determinare corectă a acestora.

De asemenea, este de remarcat şi modelul unor state care, pe lângă o prestigioasă instituţie de învăţământ superior, au centre care au ca obiect de cercetare politica navală și elaborează diferite studii legate de acest subiect. Un

astfel de centru este, de exemplu, Centrul pentru Politică Navală al Universităţii Wollongong care elaborează studii ce sunt valorificate de către Sea Power Centre – Australia, care este integratorul la nivel naţional al acestor studii şi structura care elaborează documentele de bază ale statului în domeniul naval.

Urmarea unor astfel de exemple ar fi că am putea avea o politică unitară în domeniu, caracterizată prin continuitate şi coerenţă, guvernelor care se succed rămânându-le numai să stabilească modalităţile concrete de promovare a acestor interese, asigurarea resurselor şi managementului pentru îndeplinirea obiectivelor ce derivă din acestea.

Specialiștii în domeniu, esențiali pentru realizarea unui astfel de demers, pot fi găsiți atât în diferite structuri ale puterilor statului, dar şi în cadrul unor organizații neguvernamentale cum sunt, *Clubul Amirali*lor sau *Liga Navală Română*. Toate statele care reprezintă ceva în domeniul naval pe plan mondial (SUA, Marea Britanie, Australia etc.) au adoptat de mult timp acest mod de rezolvare a problemei.

Exploatarea eficientă a acestor resurse va avea ca rezultat o politică navală corect elaborată, cu interese naționale în domeniu bine definite şi unanim acceptate, dar şi cu obiective clare, bine structurate şi, cel mai important, realizabile.

I.3.6 Analiza relațiilor dintre securitatea maritimă și interesele naționale în domeniul naval

Anterior, am făcut o analiză amplă, nu din dorința de a umple pagini, ci din dorința de a prezenta un punct de vedere argumentat, documentat și structurat, referitor la interesele naționale, în general și la cele din domeniul maritim, în special. Practic, atunci când vorbești de securitate, în mod obligatoriu trebuie să definești elementul/elementele care o determină, precum și particularitățile ce derivă din definiție. Interesele naționale în domeniul maritim, ca cea mai importantă parte a intereselor naționale în domeniul naval în mod evident, determină acțiune, atât pentru punerea lor în practică, dar și pentru crearea unei stări de siguranță, imperios necesară pentru o desfășurare în condiții optime a procesului. Și aceste condiții se asigură, așa cum am arătat, prin măsuri de securitate specifice, care, împreună cu acțiunile ce decurg pentru aplicarea acestor măsuri, definesc starea de securitate a domeniului. În cazul nostru, domeniul maritim. Securitatea maritimă, de multe ori, este o componentă a unei stări de securitate mai complexe (de exemplu, securitatea transporturilor, securitatea exploatării resurselor, securitatea vieții umane etc.), dar ea are domeniul ei foarte bine definit și delimitat, ca urmare a definirii și intrării în acțiune a intereselor maritime. Nu poți avea interese maritime fără ca domeniul să fie apa și nici securitate maritimă fără apă. Că unele aspecte sunt legate (în mică măsură) și de uscat sau spațiul aerian, nu înseamnă nimic

altceva decât faptul că există o legătură firească atât de continuitate, dar și de complementaritate, care definesc securitatea națională, precum și interesele naționale, mai ales cele vitale și extrem de importante.

Pornind de la politica maritimă a statului (care este normal să existe în fiecare stat cu interese în domeniul maritim) avem următoarele situații:

a) Există o politică maritimă care se regăsește într-un document oficial, de sine stătător, de regulă intitulat chiar ”politica maritimă (sau, după caz, navală) a...”;

b) Există documente oficiale, denumite de cele mai multe ori ”Strategia maritimă a...” (sau, după caz, „Strategia navală a...”) sau chiar ”Doctrina maritimă...” (sau, după caz, „Doctrina navală a...”) care, de fapt sunt un amestec de politică, strategie și/sau doctrină, unde se regăsesc inserate și interesele naționale în domeniu;

c) Nu există documente oficiale dedicate domeniului maritim, iar elemente de politică maritimă și referiri la interesele naționale în domeniul maritim se regăsesc în alte documente oficiale;

În mod normal, un stat care are ieșire la Oceanul Planetar și conștientizează că acest lucru este un privilegiu deosebit și o sursă de progres, trebuie să își elaboreze o politică maritimă bine structurată, prin care, în primul rând, să își stabilească interesele sale în domeniu, secondată de o doctrină maritimă si o strategie maritimă care să ducă la îndeplinirea obiectivelor propuse, dar și la elaborarea unei strategii de securitate maritimă care să asigure starea de siguranță necesară promovării intereselor maritime ale statului (**Fig. 2**)

Din figura de mai jos, rezultă clar că politica maritimă este elementul dominant și determinant, din care decurg doctrina și strategia maritimă, dar și izvorul din care se nasc interesele maritime ale statului. În mod direct, politica maritimă a statului generează și principalele elemente ale strategiei de securitate maritimă, iar prin intermediul doctrinei maritime și strategiei maritime generează elementele de specificitate (principii, reguli, planuri, programe etc.).

Ceea ce ne interesează pe noi, și anume relația dintre securitatea maritimă și interesele naționale în domeniul maritim, putem sintetiza în câteva cuvinte și anume faptul că interesele maritime, în dinamica lor, necesită o stare de siguranță care produce permanent cerințe de securitate și nu poate fi realizată decât prin răspunsuri de securitate adecvate, ca produs al unei strategii de securitate, permanent adaptabilă la cerințe. În momentul când cerințele depășesc cadrul instituit prin strategia de securitate, aceasta le supune analizei politice, care hotărăște asupra modificării sau înlocuirii strategiei de securitate

maritimă, asupra reevaluării intereselor în domeniul maritim și, bineînțeles, asupra modificărilor privind elementele de doctrină și strategie maritimă.

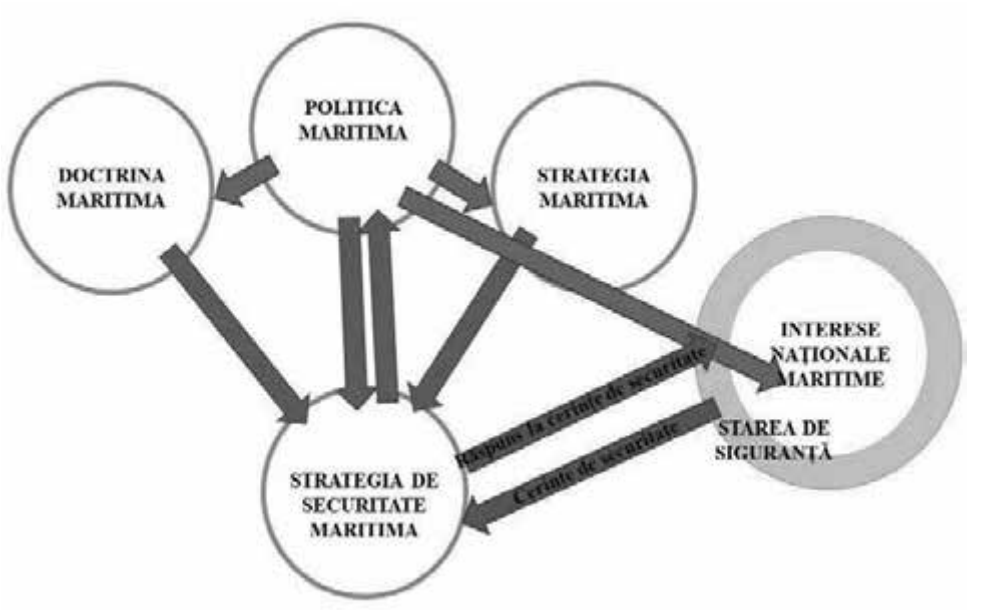


Fig. 2 Relația dintre elementele care determină strategia de securitate maritimă
Sursa: Concepție proprie

Trebuie să menționăm faptul că, deși, mai sus, am afirmat că statele care au ieșire la Oceanul Planetar trebuie să aibă o politică maritimă proprie, să-și stabilească interesele naționale în domeniul maritim, să aibă o strategie maritimă, o doctrină maritimă și o strategie de securitate maritimă, afirmația se poate extinde la toate statele care au interese în domeniul maritim, deoarece există și astfel de state. De exemplu, Elveția, conform datelor pe care le găsim în literatura de specialitate, avea, la nivelul anului 2013, șase companii comerciale de transport maritim care aveau 41 de nave maritime (22 de vrachiere, 10 transportatori multifuncționali, 7 petroliere și 2 nave container) și două nave în construcție, care însumau în jur de 770.000 tonaj brut.[64]

I.4 Cadrul organizațional internațional privind securitatea maritimă

Preocupările pentru instituționalizarea problemelor de securitate maritimă datează încă din secolul XIX, când, în anul 1889, conferința maritimă

[64] *** *Buchrezension: Maritime Sicherheit*, posted May 19, 2013, https://www.offiziere.ch/?p=11997

internațională de la Washington, a pus în discuție o propunerea de înființare a unui organism internațional permanent care să răspundă noilor cerințe ale transportului maritim, dar nu au putut fi concretizate decât după o jumătate de secol, după crearea ONU, când, în anul 1948, o conferință internațională de la Geneva a adoptat o convenție care instituie în mod oficial IMO. Inițial, denumirea era *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Organizația Consultativă Maritimă Interguvernamentală)* sau *IMCO*, dar numele a fost schimbat, în anul 1982 în *International Maritime Organization – IMO*, ca urmare a rolului tot mai important al acestei organizații.

Deși, în prevederile sale inițiale nu se făcea referire la securitatea maritimă decât în treacăt (la articolul 1), amendamentele ulterioare au venit cu elemente noi, care au relevat importanța securității maritime. Inițial, de exemplu, convenția nu avea prevederi referitoare la poluare și mediu, ea fiind produsul țărilor care aveau cele mai dezvoltate transporturi maritime din lume și, evident, fiind expresia intereselor acestor state, care erau interesate de a transporta cât mai mult, nu de poluare și de mediu.

La fel de greu cum s-a născut convenția de înființare a IMO, tot la fel de greu a fost ratificată, acest fapt concretizându-se de abia în anul 1958, deși condițiile de intrare în vigoare erau, aparent, foarte ușor de îndeplinit (practic, se stipula, în articolul 60, că "va intra în vigoare la data când 21 de state, dintre care șapte au o flotă cu un tonaj de peste 1 milion de tone, devin părți ale Convenției...")[65] în condițiile prevăzute la articolul 57.[66]

Ca structură principală, IMO este formată din *Adunarea Generală*, care cuprinde toți membrii, *Consiliul* care la această dată are componența hotărâtă prin amendamentele din anul 1993 (detaliate mai jos) și cinci comitete înființate pe parcursul anilor (*Comitetul pentru Siguranță Maritimă, Comitetul Juridic, Comitetul pentru Protecția Mediului Marin, Comitetul de Cooperare Tehnică, Comitetul de Facilitate* – care are ca rol facilitarea comerțului maritim internațional).

Această convenție a fost urmată de opt amendamente după cum urmează:

a) *Amendamentele din anul 1964*, intrate în vigoare în anul 1967, stipulează faptul că numărul membrilor *Consiliului* crește de la 12 la 18, ca urmare a creșterii semnificative a numărului țărilor membre;

[65] *** United Nations, Treaty Series, *Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations*, volume 289, p. 76

[66] *Ibidem*, p. 74

b) *Amendamentele din anul 1965*, intrate în vigoare în anul 1968, au ca efect mărirea numărului membrilor *Comitetului de Siguranță Maritimă* la 16, astfel încât să fie reprezentate toate zonele globului;

c) *Amendamentele din anul 1974*, intrate în vigoare în anul 1975, practic, reprezintă sfârșitul dominației țărilor care dominau transportul maritim în cadrul organizației și s-au concretizat prin faptul că numărul membrilor *Consiliului* a crescut la 24, iar modificarea articolului 28 a făcut ca toate statele membre să facă parte din *Comitetului de Siguranță Maritimă*;

d) *Amendamentele din anul 1975*, intrate în vigoare în anul 1982, sunt o urmare a dezastrului provocat prin poluarea cu petrol de către tancul petrolier american Torrey Canyon a coastelor Angliei, Franței și Spaniei. Pentru prima dată se conștientizează cât de mare este pericolul poluării mediului marin, protecția acestuia devenind o urgență majoră, dar și faptul că există o lacună în sistemul internațional de evaluare a răspunderii și a compensației pentru daunele provocate de deversarea petrolului în mediul marin. Urmarea a fost că s-a hotărât înființarea unui comitet juridic care să se ocupe de această problemă și a unui nou subcomitet al *Comitetului pentru Siguranță Maritimă* pentru a aborda problemele de mediu.

Rezoluția A.358 (XI) a celei de-a 9-a Adunări a IMO a hotărât ca *Subcomitetul pentru Mediu* din cadrul *Comitetului pentru Siguranță Maritimă* să devină comitet de sine stătător și a plasat *Comitetul Juridic* la același statut cu *Comitetului pentru Siguranță Maritimă*, iar articolul 1 din *Convenție* a fost modificat prin adăugarea la lista de obiective a prevenirii și controlului poluării marine cauzată de nave, precum și faptul că trebuie să se ocupe de problemele juridice rezultate din articolul 1, în totalitatea sa.

Totodată, se schimbă, așa cum am mai arătat, și denumirea din *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO*, în *International Maritime Organization – IMO*;

e) *Amendamentele din anul 1977*, intrate în vigoare în anul 1984, au constat în modificarea articolului I, punctele (a) și (d), astfel încât să se poată permite implicarea mai accentuată a organizației în problemele de mediu, juridice și administrative.

Datorită faptului că articolul 2 din convenție limita rolul IMO la a fi numai cu caracter consultativ și de asistență juridică, acest articol a fost eliminat.

Comitetul Tehnic de Cooperare a fost ridicat la același rang cu *Comitetul pentru Siguranță Maritimă*, *Comitetul Jurid*ic și *Comitetul pentru Protecția Mediului Marin (MEPC)*;

Amendamentele din anul 1979, intrate în vigoare în anul 1984, marchează, practic, o modificare a numărului membrilor *Consiliului*, de la 24 la 32, mărindu-se, practic, la 16, numărul de membri din țări mai puțin dezvoltate;

f) *Amendamentele din anul 1991*, intrate în vigoare în anul 2008, practic

ridică *Comitetul de Facilități* la același nivel cu celelalte comitete, acestui comitet revenindu-i sarcina de standardizare a procedurilor documentare din cadrul comerțului maritim internațional și eliminarea birocrației inutile;

Amendamentele din anul 1993, intrate în vigoare în anul 2002, au crescut numărul de membrii ai *Consiliului* la 40, prin creșterea la 10 a membrilor din grupa (a) – state cu interes major în furnizarea de servicii de transport maritim (China, Italia, Japonia, Norvegia, Panama, Coreea de Sud, Federația Rusă, Marea Britanie și SUA), la 10 a membrilor din grupa (b) – state cu interes major în transportul pe mare (Argentina, Australia, Brazilia, Canada, Franța, Germania, India, Olanda, Spania și Emiratele Arabe Unite) și la 20 a statelor din grupa (c) – state care nu fac parte din grupele (a) și (b), dar care au interese speciale în navigația și transportul pe mare, dar care asigură reprezentarea în *Consiliu* a tuturor zonelor geografice importante ale lumii (Bahamas, Belgia, Chile, Cipru, Danemarca, Egipt, Indonezia, Jamaica, Kenya, Kuwait, Malaysia, Malta, Mexic, Maroc, Peru, Filipine, Singapore, Africa de Sud, Tailanda și Turcia).

Am inserat aceste amănunte, deoarece ne dorim ca această lucrare să nu aibă un caracter descriptiv, informativ, ci să fie de real folos atât pentru cei interesați de subiect, dar și pentru cei implicați în activitățile ce țin de mediul marin, de securitatea maritimă și, de ce nu, pentru cei ce își propun să se dedice cercetării științifice în domeniu. Una este să oferi o informație și alta este să oferi informația și sursa exactă a acesteia. La fel, una este să treci în revistă și să analizezi un fenomen, o instituție, un mediu etc. și alta să le semnalezi doar existența. Numeroasele trimiteri la notele de subsol fac acest lucru, fiind rezultatul studiului amănunțit al tuturor celor peste 1130 de documente elaborate de IMO de-a lungul anilor.

Nu putem să nu amintim faptul că această convenție își are originea istorică în Anglia, mai precis în setul de reguli elaborate de *Trinity House*[67], referitoare la luminile de navigație, în anul 1840 și adoptate de *Parlamentul Britanic* în 1846.

[67] Trinity House este o corporație înființată încă din anul 1514, cu scopul de a reglementa pilotajul pe Tamisa. Numele său, la acea dată, era *The Master Wardens and Assistants of the Guild Fraternity or Brotherhood of the Most Glorious and Undivided Trinity and of Saint Clement in the Parish of Deptford Strond in the County of Kent*

Din acest moment, s-a declanșat un proces lung, pe parcursul a peste un secol, care s-a finalizat cu această convenție care, la rândul său, este parte a unui proces continuu în slujba securității maritime.

Ca să mai ieșim din rigiditatea textului eminamente științific, este demn de remarcat faptul că poezia referitoare la luminile de navigație, pe care, încă, în diferite variante adaptate în special la particularitățile lingvistice ale fiecărei țări, le recităm și acum, mai ales în învățământul naval, este contemporană cu acele timpuri, mai precis anul 1867, fiind opera lui Thomas Gray, care, peste doi ani avea să devină șef al *Departamentului Maritim.* Ea se intitula, sugestiv, *The Rule of the Road*[68] și nu și-a pierdut actualitatea și farmecul nici acum.

Modificări ale acestor convenții au fost făcute și în anii următori, dar nu vom mai insista asupra lor, deoarece sunt foarte numeroase (peste 1100 de rezoluții, în 30 de sesiuni ale *Adunării Generale*) și, practic, constau în noi reguli și amendamente la acestora. De remarcat este faptul că, în cadrul lucrărilor fiecărei sesiuni, *Comitetul pentru Siguranța Maritimă* prezintă un raport detaliat care, pe de-o parte analizează evoluția situației în domeniu, iar pe de altă parte face propuneri de completare și modificare a legislației în domeniu.

Am făcut această prezentare ceva mai lungă a IMO, intrând și în unele detalii, deoarece importanța acestei organizații este primordială în ceea ce privește activitatea umană pe mare și, în mod special, în ceea ce privește securitatea și siguranța acestei activități, așa cum reiese și din misiunea declarată a acestei organizații și anume că că „Misiunea *Organizației Maritime Internaționale (IMO),* ca agenție specializată *a Organizației Națiunilor Unite* este de a promova transportul maritim în siguranță, securizat, ecologic, eficient și durabil prin cooperare. Acest lucru se va realiza prin adoptarea celor mai înalte standarde practice de siguranță și securitate maritimă, eficiența navigației, prevenirea și controlul poluării provenite de la nave, precum și prin luarea în considerare a aspectelor juridice conexe și punerea în aplicare a instrumentelor IMO în vederea aplicării lor universale și uniforme."[69]

Datorită fenomenului în creștere al pirateriei, dar și a altor activități criminale, în anul 1981, *Camera Internațională de Comerț (International Chamber Of Commerce - ICC),* practic, a luat o inițiativă pe cont propriu și a înființat *Biroul Internațional Maritim (International Maritime Bureau-IMB)* a cărei misiune este să lupte împotriva criminalității pe mare și care și-a propus

[68] A. N. Cockroft, T J. N. F. Lameijer, *A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES - International Regulations for Preventing Collisions at Sea,* Sixth edition, p. XIV, 2004

[69] http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx

ca scop prevenirea fraudei în comerțul internațional și transportul naval, reducerea riscului pirateriei și sprijin în impunerea legii, în scopul protejării echipajelor navelor maritime.

Importanța acestei activități a făcut ca IMCO, în Rezoluția A 504 (XII)[70] art.5 și 9, adoptată la 20 noiembrie 1981, să ceară, printre altele, guvernelor, tuturor celor ce sunt interesați, precum și organizațiilor, să coopereze și să facă schimb de informații între ele și IMB, în vederea unei acțiuni coordonate în combaterea fraudei maritime.[71] Datorită creșterii în amploare a fenomenului, în scurt timp, IMO, prin rezoluția A.545 (13)[72] face un nou apel către toate statele ca să își sporească activitatea de prevenire și combatere a acestui flagel și, mai ales, să furnizeze date precise și detaliate asupra actelor de piraterie și jaf armat pe mare. Acest moment marchează, practic, prin importanța care i se acordă de către IMO, înscrierea IBM în rândul organizațiilor care sunt angrenate în procesul mondial de securitate maritimă, contribuția sa în domeniu fiind extrem de importantă și apreciată ca atare.

Acest birou urmărește traseul parcurs de nave și încărcătura acestora și verifică dacă acestea ajung în porturile planificate, iar în caz de fraude sau de atacuri piraterești, desfășoară toată gama de investigații necesare.

În anul 1992, ca reacție la creșterea alarmantă a actelor de piraterie maritimă pe mările și oceanele lumii, IMB a creat *Centrul pentru Raportarea Pirateriei (Piracy Reporting Centre)* de la Kuala Lumpur, Malaezia, acest centru fiind finanțat prin contribuția benevolă a diferitor companii (în special din domeniul asigurărilor) și fiind creat la inițiativa *Federației Internaționale Lucrătorilor din Transporturi (International Transport Workers' Federation - ITF*.

Centrul asigură echipe de investigații care acționează imediat în cazul comiterii actelor de piraterie și strâng dovezi pe care le furnizează instituțiilor destinate impunerii legii. Principalele sarcini ale acestui centru sunt:

- raportarea incidentelor de piraterie și jaf armat pe mare către instituțiile destinate impunerii legii;
- localizarea navelor care au fost capturate de pirați și recuperarea încărcăturilor furate;

---

[70] http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504(12).pdf

[71] http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504(12).pdf

[72] http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.545(13).pdf

- să ajute la aducerea piraților în fața justiției;
- să asigure asistență proprietarilor și echipajelor navelor care au fost atacate;
- să colaționeze informațiile despre actele de piraterie din orice parte a lumii.

Centrul pentru Raportarea Pirateriei al Biroului Internațional Maritim lucrează în strânsă legătură cu organele locale de impunere a legii din fiecare țară, acționând prin furnizarea de rapoarte privitoare la mișcările suspecte ale navelor, la actele de piraterie și de jaf armat pe mare, oriunde s-ar produce în lume. De asemenea, transmite, prin intermediul radioului, buletine zilnice care au ca subiect atacurile piraterești asupra navelor în zona Africii de Est și Vest, zona Indiei, Asia de Sud-Est și regiunile din Orientul Îndepărtat, iar lunar emite un raport adresat structurilor interesate (inclusiv International Maritime Organization – IMO) și publică un raport anual privitor la actele de piraterie și jaf armat pe mare asupra navelor.

Aici merită să facem o mențiune, în sensul că până în anul 2009, deși era o evidență și o scăpare a *Convenției de la Montego Bay*, actele de jaf armat pe mare nu erau definite, acest lucru făcându-se de către IMO, abia în acest an, prin definirea jafului armat împotriva navelor ca fiind „1. orice act ilicit de violență sau de reținere sau orice act de jefuire sau amenințare a acestora, altul decât un act de piraterie, comis împotriva unor entități private și îndreptat împotriva unei nave sau împotriva persoanelor sau bunurilor de la bordul unei astfel de nave, în cadrul apelor interioare ale unui stat, în apele arhipelagice sau în marea teritorială; 2. orice act de incitare sau de facilitare intenționată a unui act descris mai sus”[73] Definirea jafului armat pe mare a survenit ca cerință ce a reieșit din rezoluția adoptată de *Adunarea Generală a ONU*, 63/111, din 5 decembrie 2008, unde la pct. 62[74] se face, pentru prima dată, referire la jaful armat asupra navelor, ca noțiune distinctă față de actele de piraterie și se recomandă statelor să ia notă de rolul important al IMO în această problemă .

IMO și toată activitatea sa ar fi fost, fără îndoială, mult mai puțin eficientă dacă nu se reglementa, printr-o lege universală, regulile de folosire a Oceanului Planetar și, mai ales drepturile și obligațiile statelor în folosirea acestuia. Dacă este să amintim numai multitudinea de probleme de delimitare a

---

[73] *** IMO Resolution A.1025(26) Adopted on 2 December 2009, *CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*, p.4 http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025(26).pdf

[74] *** United Nations, General Assembly, Sixty - third session, Agenda item 70 (a), Resolution adopted by the General Assembly on 5 December 2008, A/RES/63/111, p. 13 https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_63_111.pdf

spațiilor maritime între state și tot realizăm faptul că s-au redus foarte multe dintre problemele de securitate maritimă sau, ca să fim mai exacți, foarte multe dintre aceste probleme și-au găsit cadrul juridic de rezolvare.

Deși au fost destule inițiative pentru a se crea un cadru internațional în acest domeniu, până la elaborarea *Convenţiei Naţiunilor Unite, din 10 decembrie 1982, asupra Dreptului Mării (Convenția de la Montego Bay)*, așa cum am mai arătat, nu s-a produs nimic semnificativ în acest sens. Dar nu convenția în sine a fost elementul determinant, ea furnizând legea unitară de folosire a mării și mediului marin, precum și primele elemente de securitate maritimă cu caracter global, ci proliferarea unor dispute și pericole care cereau un răspuns imediat, pentru a putea fi monitorizate, combătute și, după caz, rezolvate eficient, iar acest lucru nu se putea realiza decât la nivel global, deoarece toate încercările pe plan local sau chiar regional nu au avut rezultate relevante. Dacă amintim numai pirateria și terorismul și este suficient să realizăm că numai crearea acestui cadru internațional de securitate maritimă a fost soluția corectă și eficientă.

Practic, *Convenţia Naţiunilor Unite, din 10 decembrie 1982, asupra Dreptului Mării (Convenția de la Montego Bay)*, este cea mai importantă reglementare legislativă din domeniul maritim, din toate timpurile și, în mod cert, în opinia noastră, cel mai important document al ONU, începând cu a doua parte a secolului XX. Ea nu numai că reglementează, dar și lasă deschisă perfecționarea și completarea sa, în mod evident fiind cea mai importantă lege pentru viitor, deoarece Oceanul Planetar va deveni, din ce în ce mai mult, sursa de subzistență a omenirii. Poate chiar cea de bază, dacă ne gândim că Oceanul Planetar este depozitarul, în adâncurile sale, a celei mai mari și mai pure ape potabile.

Orice inițiativă privind securitatea maritimă pleacă de la această adevărată ”Lege a Mării”, iar siguranța maritimă se raportează, în mod evident, la ea. *Convențiile IMO* rezolvă problemele punctuale ale domeniului și, practic, asigură elementele de bună practică, de reglementare și monitorizare a activităților, dar, mai ales, de securitate și siguranță a vieții și activității pe mare, fiind o excelentă completare a Legii Mării și în deplină concordanță cu prevederile acesteia.

Ca organizație politico-militară, NATO este cea mai importantă structură militară implicată în realizarea măsurilor de securitate maritimă și de-a lungul timpului a desfășurat mai multe operațiuni în acest scop. Ne vom limita la o scurtă prezentare a acestor operațiuni de asigurare a măsurilor de securitate maritimă pentru realizarea siguranței în diferite zone de pe glob și nu ne vom opri aici asupra detaliilor, deoarece vom face o analiză mai amănunțită pe parcursul celorlalte capitole ale acestei lucrări

Prima dintre acestea, operațiunea *Active Endeavour*[75], la care a participat și România, desfășurată între anii 2001-2016, a contribuit în mod substanțial la descurajarea, descoperirea și descurajarea amenințărilor teroriste din zona Mării Mediterane, dar pericolul este departe de a fi eradicat.

Deși, în aparență, Marea Mediterană pare o mare destul de sigură, dat fiind faptul că există aici o serie de forțe navale redutabile (numai să amintim de Flota a VI-a americană și ar fi suficient), realitatea este că este o mare nesigură, mai ales după haosul ramas în nordul Africii după "primăvara arabă", după creșterea în amploare a acțiunilor ISIS și extinderea teritorială rapidă a acestora, dar și ca urmare a valului inimaginabil de migranți, care, până la urmă, este o foarte prielnică manta pentru terorism. Dacă ne uităm la statistici, vedem că, în ianuarie 2016, 11 nave au intrat în Europa, utilizând identitate falsă, în decembrie 2015, 17 nave, iar în noiembrie 2015, 34 de nave.[76]. Și aceasta este numai partea vizibilă a icebergului. Și asta pe final de mandat a misiunii *Active Endeavour*.

În anul 2011, tot sub conducerea NATO, s-a derulat, în paralel, în apele internaționale din largul coastelor Libiei și operațiunea *Unified Protector*[77], de amploare mai redusă și cu scopul de a interzice traficul de armament, de materiale militare și de mercenari către Libia, dinspre mare. Inițial, în operațiune au fost implicate nave și aviație americană, dar, în scurt timp, acestora li s-au alăturat alte 18 nave de suprafață și submarine din opt țări ale alianței. Practic, nu s-a realizat mare lucru, deoarece nu s-a acționat decât printr-un embargou pe mare, rutele terestre și aeriene fiind necontrolate de nimeni.

Grupările teroriste, adepte ale ISIS, susțin unii specialiști, sunt tot mai evident interesate de adoptarea în zona Mediteranei a modelului de piraterie al Somaliei,[78] coastele nordice ale Africii oferind condiții propice pentru exercitarea actelor de piraterie și de terorism naval. Dacă luăm în calcul faptul că Libia este, practic, o țară care, din punct de vedere politic, se află exact în

---

[75] pentru informații detaliate, vezi https://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm

[76] Tom Batchelor, *Migration crisis and terror threat fuelled by un-policed seas on Europe's doorstep*, The Sunday Express, Feb 5, 2016

[77] Pentru o prezentare detaliată, vezi Todd R. Phinney, *Reflections on Operation Unified Protector*,National Defense University Pres, Joint Force Quarterly, Vol.73 (2nd Quarter, April 2014), pp. 86-92

[78] Hannah Roberts, *ISIS could become the pirates of the Mediterranean and bring havoc to European waters after taking coastal towns in Libya*, Daily Mail, 19 February 2015

situația Somaliei, este de înțeles că este foarte probabil ca să avem în porturile Libiei și pe coasta acesteia o adevărată rețea de baze navale teroriste, greu de anihilat și care, foarte ușor, poate fi extinsă și în celelalte țări.

Pentru o perioadă scurtă, în toamna anului 2008, la solicitarea ONU, NATO a desfășurat operațiunea *Allied Provider*[79], asigurând escortarea navelor *WFP (World Food Program)* care transportau alimente în Somalia și, în paralel a ajutat la descurajarea eventualelor acte de piraterie din zona apelor Somaliei.

O altă operație de amploare a NATO, *Ocean Shield*[80], s-a desfășurat între anii 2009-2016, cam în aceeași zonă, dar pe o arie mult mai mare (aprox. 2 mil. Km^2), începând din largul coastelor Eritreii, continuând în golful Aden, Strâmtoarea Ormuz, partea de vest a Oceanului Indian, începând din apropierea Insulelor Maldive, coasta de Est a Africii și, la sud, până în dreptul coastelor Mozambicului.

NATO a contribuit la eforturile internaționale de sprijinire a crizei refugiaților și migranților. În acest scop, navele NATO, începând cu luna februarie 2016 au efectuat recunoașterea, monitorizarea și supravegherea traversării ilegale din Marea Egee, în cooperare cu autoritățile naționale și europene relevante. Navele NATO au colectat informații valoroase care au fost utilizate atât de către gărzile de coastă grecești și turcești, cât și de către *Frontex* (Agenția UE de gestionare a frontierelor) pentru a acționa, de exemplu, prin interceptarea ambarcațiunilor cu migranți semnalate, în principal, de NATO. Schimbul de informații la nivelul operațional și tactic dintre NATO și celelalte organizații angrenate în această vastă acțiune s-au dovedit foarte utile.

Operațiunea *Sea Guardian*[81], lansată în noiembrie 2016, actualmente localizată ca zonă de misiune în Marea Mediterană, prezintă o particularitate aparte, în sensul că poate executa mai multe sarcini, succesiv sau simultan. Până în prezent a executat trei astfel de sarcini, denumite în limbajul NATO „*maritime security operation (MSO) tasks*” și anume:

- Consolidarea capacităților de securitate maritimă;
- Sprijin pentru conștientizarea asupra situației maritime;
- Sprijin pentru combaterea terorismului maritim,

În același timp, este în măsură să execute și sarcini ce țin de:

- Sprijinul libertății de navigație;
- Interdicție maritimă;
- Combaterea proliferării armelor de distrugere în masă;
- Protecția infrastructurii critice

Activitățile în cadrul operațiunii *Sea Guardian* au caracter dicontinuu, deoarece se desfășoară la intervale de două luni, câte trei săptămâni de acțiuni

[79] Vezi https://shape.nato.int/page13984631.aspx
[80] Vezi https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield
[81] https://shape.nato.int/ongoingoperations/operation-sea-guardian-osg-

continue, dar nu neapărat prin prezența navelor pe mare. Singura activitate continuă, pe toată perioada, este gestionarea permanentă a situației maritime din Marea Mediterană.

Un alt aspect important este faptul că operațiunea *Sea Guardian* a sprijinit, prin schimb de informații și asistență logistică, operațiunea *Sophia* a Uniunii Europene (UE), ce se desfășoară în partea centrală a Mării Mediterane și care, deși inițial era o operațiune aeronavală, din martie 2019 sa redus doar la o operațiune aeriană, făcând ca NATO să renunțe la sprijinul logistic.

În anul 2011, țările membre NATO au convenit asupra *Strategiei Maritime a Alianței (Alliance Maritime Strategy)*, document ce acoperă o serie de probleme importante din mediul marin, pe care le vom detalia pe parcursul lucrării, unde va fi cazul. Pentru ce ne-am propus noi, este important faptul că securitatea maritimă este abordată ca una dintre cele patru probleme esențiale care fac obiectul acestei strategii (apărarea colectivă, gestionarea crizelor, securitatea cooperativă și, așa cum am arătat, securitatea maritimă). Forțele navale ale alianței, au de îndeplinit trei funcții, cea de securitate fiind considerată ca devenind „un pilon al activităților maritime ale NATO”[82]

Un alt actor important, care devine din ce în ce mai activ în domeniul securității maritime, este *Uniunea Europeană*, care după mai multe încercări de conturare a unor politici și strategii în domeniul maritim, în opinia noastră destul de nereușite, a început să elaboreze documente mult mai bine structurate și cu un conținut adecvat pe deplin realităților din mediul maritim, aflate într-o dinamică continuă și plină de noi provocări. Elaborarea *Strategiei de Securitate Europeană*, a *Politicii Maritime Integrate* și a *Strategiei de Securitate Internă* au contribuit, în mod evident, la elaborarea, în anul 2014, unei *Strategii Europene de Securitate Maritimă (EUMSS)*[83], urmată și de un plan de acțiune, care pot sta cu succes la baza unei activități eficiente în acest domeniu. Nu ne vom ocupa de acest document, deoarece în capitolul III vom intra în detalii și vom face și comentarii asupra acestuia. Trebuie menționat faptul că, așa cum am menționat mai sus, datorită dinamicii situației în domeniul securității maritime, *Uniunea Europeană*, în 2018, a elaborat un *Plan de Acțiune*, ca urmare a revizuirii EUMSS și, foarte probabil, aceste revizuiri vor continua.

Oricum, aceste documente sunt destul de bine fundamentate teoretic, rămânând ca aplicabilitatea lor practică să ne dea răspunsuri și rezultatele aplicării să valideze aceste documente. Este evident că *Uniunea Europeană* excelează prin birocrație, dar că șchioapătă la capitolul aplicare în practică.

În plan practic, în domeniul securității maritime, *Uniunea Europeană* are de răspuns, în opinia noastră, la probleme esențiale, și anume:

a) Mai este valabilă construcția strategică din acest domeniu (ca și în

[82] https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm

[83] *** *Strategia Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*, Consiliul UE, document Nr. 15658/14, 16.12.2014

altele), în condițiile în care Marea Britanie a ieșit din UE și golul pe care îl lasă face ca multe dintre obiective să devină imposibil de realizat sau trebuie redimensionate în minus? O primă mutare în acest sens a fost mutarea comandamentului operațional al misiunii *Atalanta* de la Northwood, Marea Britanie, la Rota, în Spania, datorită Brexit-ului.[84]

b) Cum poți să aplici o strategie și planul (planurile) de acțiune ce decurg din ea, fără a avea just și bine structurate forțele necesare?

Să reamintim numai faptul că *Uniunea Europeană* nu are forțe navale sub comandă unică? Concret, nu există *Forțe Navale ale UE*. Doar niște grupări navale destul de ciudat structurate, funcție de ce sunt dispuse statele membre să pună la dispoziție. Și, iarăși, o întrebare legitimă: Sub ce comandă? Ne referim la cea militară, că de structuri politice sau politico-militare nu ducem lipsă. În acest domeniu și, în general, în cel politico-militar, UE și NATO se ca calcă pe bătături. De ce să nu o spunem? Și, odată cu ieșirea Marii Britanii din jocul european, totul va deveni și mai complicat.

Să amintim doar de operațiunea *Sophia*, ca exemplu de bâjbâială europeană, condusă de *European Union Naval Force Mediterranean (EU NAVFOR Med)*. Această operație a avut ca principal scop combaterea migrației și traficului de persoane și a debutat ca operație aeronavală, ca apoi să se transforme într-o operație aeriană. Acest aspect și analiza rezultatelor concrete, precum și faptul că migrația continuă, arată în mod cert că ceva nu merge.

Crearea unui comandament naval unic, cu flote bine structurate, ar fi soluția ideală, dar, atâta timp cât unii sunt mai egali decât alții, rămâne doar o simplă utopie.

Dar, ca să nu pierdem timpul, vom cita o remarcă inserată într-un raport din 12 iulie 2017 al *Camerei Lorzilor*, care arată că această operațiune este un eșec și a devenit „magnet pentru migranți și facilitează sarcina de contrabandiștilor, care ar avea nevoie de navele lor pentru a ajunge doar în largul mării..” [85]. Practic, migranții mizau pe faptul că vor fi culeși de pe mare, iar cei care îi transportau clandestin nu mai aveau nevoie să îi ducă până la destinație, adică pe malul european, deoarece, din largul mării, aproape sigur, mai ales pe vreme bună, erau preluați de forțele *Uniunii Europene*, dar și de

[84] Jessica Larsen, *THE EUROPEAN UNION AS A SECURITY ACTOR – Perspectives from the maritime domain*, Danish Institute for International Studies (DIIS) report 2019:6, Copenhagen, 2019, p.14

[85] *** *European Union Committee Operation Sophia: a failed mission*, Parliament, 2nd Report of Session 2017-19 - published 12 July 2017 - HL Paper 5, (Parliament home page > Parliamentary business > Publications and Records > Committee Publications > All Select Committee Publications > Lords Select Committees>European Union> European Union); https://publications.parliament.uk/pa/ld201719/ldselect/ldeucom/5/502.htm

diferite structuri, gen *Frontex* sau ONG-uri gen *Médecins Sans Frontières*. Până la urmă, marii perdanți au fost Grecia și Italia. Oricum, raportul prezentat în *Camera Lorzilor* merită citit. Este o analiză exactă și rece a unei misiuni eșuate, în primul rând datorită proastei concepții, accentuată și de o proastă organizare.

Uniunea Europeană a mai gestionat o operațiune navală (și singura în afară de *Sophia*), *Atlanta*, care a debutat în decembrie 2008, alături de alte trei operații navale, ca urmare a Rezoluției 1816 (2008)[86] a ONU. Operațiunea se desfășoară în partea de vest a Oceanului Indian, în zona Cornului Africii, în sprijinul *World Food Programme* al ONU, iar din 2009 are și sarcina de a preveni pescuitul ilegal, în zona de responsabilitate. Actualmente, durata misiunii a fost extinsă până la sfârșitul anului 2020.

Oricum, lansarea de către Uniunea Europeană a două operațiuni navale și, pentru un timp, gestionarea simultană a acestora, dovedește că și UE este un actor important în problemele de gestionare a securității în domeniul maritim.
Și alte organizații au contribuții în diferite probleme de securitate maritimă, dar nu au ca preocupare de bază sau una dintre preocupările de bază această problemă și nu le vom analiza, deoarece riscăm să ne depărtăm de subiect și să acordam spațiu de analiză unor subiecte care nu sunt relevante pentru ce ne-am propus noi să analizăm – securitatea maritimă.

I.5 Obiective si direcții de dezvoltare conceptuală

După ce am făcut o necesară incursiune în domeniul teoretic al noțiunilor de „securitate”, „siguranță” și „securitate maritimă”, unde nu am ținut neapărat să arătăm ce știm noi, ci să arătăm ce se știe și care sunt diferitele opinii în domeniu, am încercat să reamintim diferitele concepte predominante în abordarea acestor subiecte, precum și nivelurile de abordare și diferitele curente și unele abordări (din multitudinea inepuizabilă) existente în lumea științifică.

Acolo unde am putut și unde a fost cazul, fără a avea pretenții de unicitate și de monopol al adevărului, ne-am exprimat și opiniile proprii, fiindcă am considerat că doar o înșiruire a opiniilor altora, a cronologiei unor evenimente și a face trimiteri la surse bibliografice care, de multe ori, nu exprimă nimic, că nu este deloc benefic. Nici pentru noi, nici pentru cei care citesc lucrarea.

În abordările bibliografice ale lucrării am apelat exact la acei autori și lucrări care nu se pierd în „teoria chibritului”, ci exprimă idei solide, aprecieri fundamentate și, mai ales, soluții viabile. Poate părea curios faptul că nu am

[86] *** UN Security Council, Resolution 1816 (2008), Adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on 2 June 2008, https://undocs.org/S/RES/1816(2008)

folosit destul de mult și des opera unor „corifei” in domeniu, în detrimentul unor autori mai puțin cunoscuți, dar am considerat că o opinie valoroasă, exprimată în puține cuvinte, este de preferat unor lucrări ale celor menționați mai sus, unde sunt pagini multe și idei puține sau, la fel de neproductiv, aceleași idei „reîncălzite” periodic, prin publicarea unor noi titluri.

Am considerat necesar ca, chiar din acest prim capitol, să abordăm legătura dintre securitatea maritimă și interesele naționale, deoarece așa cum am arătat, în opinia noastră, securitatea apare acolo unde interesele se intersectează cu amenințările. În continuare, pe parcursul lucrării, vom analiza acest lucru de câte ori vom aborda concepțiile privind securitatea maritimă a unor state, organizații și alianțe, deoarece este logic să iei măsuri de securitate, dar este etic să spui și de ce, cum, și cu ce, nu numai aruncând pe piață lozinci pur politicianiste gen „pentru binele întregii omeniri”

În acest sens, capitolul II se va ocupa în întregime de riscurile și amenințările la adresa securității maritime, în mod analitic și nu doar prin enumerarea și definirea acestora, dar și de măsurile ce sunt luate și cele ce, în opinia noastră și, de ce nu, și a altora, ar trebui luate, despre eficiența acestor măsuri și, mai ales, despre cazurile de ineficiență sau eșec.

Și iarăși vom reveni la principalele organizații internaționale, în capitolul III, dar analiza va fi făcută din alt unghi, adică prin ”cântărire” și nu prin ”enumerare” și ”descriere generală” a activității acestora, demers făcut, deja, in capitolul I. Ca să folosim un termen la modă, vom analiza „filosofia” de abordare și acțiune a acestor organizații, dar și eficiența lor, așa cum am specificat.

După „trezirea” din anii ’90, când, mai ales marile puteri, au realizat importanța securității maritime, unele chiar pe pielea lor, avem de-a face cu o adevărată efervescență în elaborarea unor strategii de securitate maritimă, unele dintre ele orientate spre realitate și concretețe, altele păcătuind prin prea multă filosofie și mai puțină aplicabilitate, iar unele, mai ales la anumite țări ce nu sunt în primul eșalon al puterilor maritime, prin copiere nefericită a unor strategii inadecvate mărimii lor și, mai ales, puterii lor maritime și intereselor lor navale naționale reale. Acestor subiecți le va fi dedicat capitolul IV al lucrării și va constitui, în același timp, și un subiect de meditație despre cât de necesară sau nu îi este României o strategie de siguranță maritimă și, în mod logic, și o politică și o strategie maritimă. Este logic faptul că nu poți construi o strategie de securitate maritimă fără a avea o politică maritimă și o strategie maritimă. În domeniul militar, dacă vrem să avem un statut de țară care are o forță navală care are misiuni și obiective, este imperios necesar să avem o strategie militară maritimă, dar și o doctrină aferentă. În primul rând pentru că aceste documente dau legitimitate forțelor navale și misiunilor acestora. Și asta vom vedea în capitolul IV, prin referire la state care, aproximativ, au cam aceleași caracteristici ca România.

Situația din Marea Neagră și diferitele abordări ale securității maritime din zonă ale celor șase state cu ieșire directă la această mare vor fi subiectul de analiză pe parcursul capitolului V, unde avem o situație extrem de complexă, prin existența unei mari puteri navale care nu este membră NATO, prin existența unei puteri navale zonale care din ce în ce se depărtează de NATO, dar și a două țări care, deși aparțin NATO, nu au suficiența necesară pentru echilibrul de forțe din Marea Neagră, dar pot face mult pentru securitatea maritimă din zonă. La acestea se adaugă Georgia și Ucraina, cu posibilități extrem de limitate și care sunt dependente de toanele Rusiei și de speranțele furnizate de un NATO foarte îndepărtat care nu prea se înghesuie în zonă, deoarece are trei inamici importanți:

a) O mare închisă care generează vulnerabilități multe și avantaje puține;
b) Un adversar puternic și „inospitalier" – Rusia;
c) Convenția de la Montreaux, favorabilă Turciei, dar nu *Alianței*

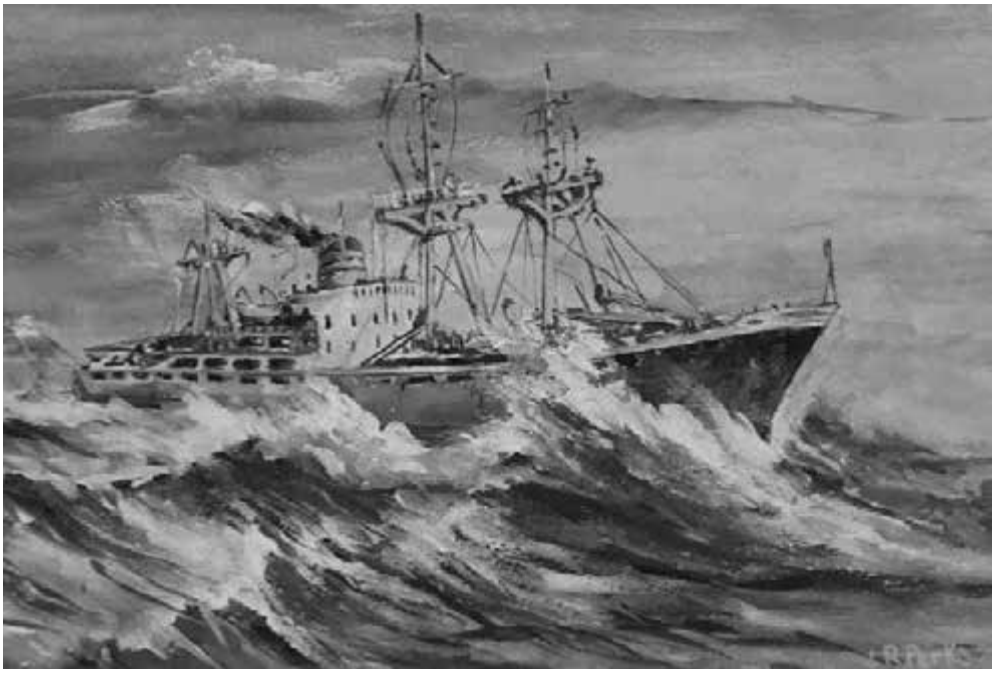
Și așa cum este normal, practic, prin ce se justifică această lucrare pentru a nu ne alătura numai „corului" teoreticienilor, capitolul VI este dedicat României, unde se face o prezentare și o analiză a instituțiilor cu atribuții în domeniul securității maritime și a cooperării regionale și internaționale în acest domeniu, dar și o pledoarie pentru elaborarea documentelor naționale și instituționale în domeniu, importanța și necesitatea acestora, în special referindu-ne la strategia de securitate maritimă.

Și nu vom rămâne la frumosul obicei românesc de a ne da cu părerea și de a propune. Vom prezenta o variantă de bază, proprie, de structură a unei posibile strategii maritime și a unei strategii maritime de securitate, deoarece aceste documente sunt în strânsă legătură.

Ultimul capitol va fi dedicat concluziilor și, în mod cert este cel mai scurt, dar și cel mai elaborat, deoarece se constituie într-o sinteză a tot ce am abordat pe parcursul lucrării.

Prin aceasta, sperăm că am reușit să trezim interesul celor ce citesc lucrarea și, de dorit și factorilor de răspundere din această țară, care trebuie să înțeleagă că marea nu înseamnă apa care începe de la litoral, ci că o parte din ea este teritoriul țării, iar cei care pleacă pe mare, sunt cetățenii acestei țări. Iar promovarea și apărarea intereselor naționale, securitatea țării și a cetățenilor trebuie, este obligatoriu, să se facă și pe mare.

CAPITOLUL II



PERICOLE ȘI AMENINȚĂRI LA ADRESA SECURITĂȚII MARITIME

II. 1 Scurtă introducere

Oceanul Planetar este, în mod cert, alături de spațiul aerian și spațiul terestru, unul dintre elementele esențiale ale vieții, fiind elementul cu cea mai mare dinamică dintre cele trei enumerate. Aici se derulează cea mai mare parte din viața economică a lumii, atât prin transporturi, dar și ca sursă de energie și materii prime și, mai ales, ca sursă de hrană pentru o populație din ce în ce mai numeroasă, care, pe lângă concentrarea sa în zonele litorale, se îndreaptă tot mai mult spre oceane și mări ca spațiu de existență și ca sursă de hrană și energie.

Bineînțeles că există și latura negativă a acestui imens domeniu marin, caracterizată prin acțiuni ilegale, de multe ori violente, produse de om, care produc pagube enorme, atât mediului marin, dar și omenirii, ca beneficiară pașnică a ceea ce oferă Oceanul Planetar. Și asta a fost de când lumea. Și nu se va sfârși niciodată, atât din cauza firii umane, care, prin natura ei este conflictuală, dar și din cauza necesității tot mai acute de surse de existență. De la acțiuni individuale, la acțiuni de grup și comunități și chiar la nivel de state, faptele care contravin legii vor continua să se manifeste, de multe ori evoluând în forme neașteptate. De aceea, lupta împotriva acestor fenomene, concretizate în pericole și amenințări, va fi o parte din lupta omenirii pentru respectarea legii și diminuarea sau chiar eliminarea acestora.

Dezastrele naturale au și ele contribuția lor negativă în ceea ce privește Oceanul Planetar și comunitățile umane terestre, aflate în zonele adiacente acestuia, dar și asupra activităților umane care se derulează în domeniul maritim, pagubele putând depăși, uneori, ca amploare, pe cele produse de războaiele terestre sau catastrofele de natură terestră.

În literatura de specialitate, problematica pericolelor, riscurilor și amenințărilor specifice domeniului maritim, care constituie obiectul securității maritime, este abordată în multe variante și există destule dispute științifice privitoare la definirea acestora. Dacă unele sunt definite prin reglementări internaționale, cum este pirateria, majoritatea nu au o definire unanimă și, unele, nici măcar nu sunt luate în calcul, de către diferitele abordări ale securității maritime, ca fiind pericole pentru domeniul maritim sau, mai mult, considerându-se că trebuie să fie obiect de analiză al altor domenii. Un exemplu, în acest sens, sunt dezastrele naturale și poluarea.

Adevărul este că, toate aceste pericole și amenințări din domeniul maritim, nu pot fi abordate numai prin prisma criteriului securității maritime,

ele având implicații multiple și în alte domenii, dar nici nu se poate exclude securitatea maritimă din procesul complex de abordare a acestor fenomene. După cum vom vedea, în capitolele III și IV ale acestei lucrări, deși există abordări specifice, de la țară la țară sau de la organizație internațională la organizație internațională, în domeniul securității maritime, tendința generală este de se aborda toate aspectele ce țin de securitatea maritimă prin intermediul unor structuri de profil care să fie compuse din specialiști din toate domeniile vizate, nu numai din așa-zișii experți în toate și nimic. De asemenea, aceste structuri sunt din ce în ce mai importante, fie constituind entități aparte în cadrul guvernelor, fie fiind structuri interministeriale, fie implicând numai structuri ale administrației de stat, fie implicând și structuri neguvernamentale. Pe plan internațional, instituțiile cu implicare în domeniul securității maritime, în mod evident, caută să-și diversifice abordările conceptuale și acțiunile, încercând să gestioneze cât mai mult și mai complex problemele de securitate maritimă.

Un alt element foarte important este conștientizarea, ca formă de luptă împotriva acestor fenomene, care se desfășoară atât la nivel individ, dar și la nivel instituții și chiar sisteme și care răspunde la întrebări esențiale: Ce este? Unde este? Din ce cauză? Care sunt urmările? Ce trebuie făcut? Cu cine? Cu ce? Cum trebuie făcut? Ce am de făcut eu, ca individ, colectiv sau instituție? Cum evaluez? De fapt, întrebări care trebuie să se regăsească în toate strategiile de securitate maritimă și nu numai.

Problema clasificării (categorisirii) acestor fenomene este și ea de maximă importanță. Iar, aici, avem de-a face cu diverse abordări și nu putem să fim de acord sau nu cu ele, deoarece, este viziunea proprie a fiecăruia, bazată, în primul rând, pe dimensiunea pe care o poate asigura securității maritime proprii și, bineînțeles, legat de aceasta, pe nivelul de siguranță pe care îl poate realiza. De asemenea, aici, un rol important îl au și interesele naționale în domeniu.

Drept urmare, vom încerca să facem și noi o categorisire, cât mai cuprinzătoare, neluând în calcul ce poate statul român să asigure și ce și-a propus să asigure, acestea ținând de resortul instituțiilor statului implicate în această problemă. Noi doar analizăm, semnalăm, propunem, unde este cazul și atât.

Pentru început, să analizăm puțin niște termeni: amenințare, risc, vulnerabilitate și pericol.

Dicționarele lingvistice și nu numai, abundă în tot felul de definiții și particularizări, încât ar fi neproductiv să le reproducem, să le analizăm și să le comparam. Nu asta ne-am propus. Vom prezenta propriul nostru punct de vedere. De aceea, pentru amenințare, vom folosi cea mai scurtă definire și anume aceea că ***amenințarea este posibilitatea ca să se întâmple ceva nedorit***.

De la această definiție se poate dezvolta subiectul oricât dorește fiecare. În general, trebuie să se răspundă la mai multe întrebări, de genul: Ce fel de? Cine? Ce? Cu ce? Unde? Când? Cum? Care sunt urmările? etc. De aceea am evitat să aprofundăm subiectul, deoarece este vast, pe de-o parte și neproductiv pentru analiza noastră, pe de altă parte, care, în fapt, va aborda, punctual, fiecare amenințare la adresa securității maritime, unde vom intra în detaliile necesare.

Riscul, spre deosebire de amenințare sau pericol, care sunt produse de acțiunile factorilor externi, este urmarea acțiunilor proprii în confruntarea cu acțiunile factorilor externi, de amenințare sau pericol. În procesul de securitate, practic, cel mai important obiectiv, alături de eliminarea amenințărilor și a pericolelor, este eliminarea riscurilor. Diferența este că, dacă eliminarea amenințărilor și pericolelor este foarte greu de realizat, deoarece acestea sunt generate de factori externi, eliminarea riscurilor depinde numai de acțiunile interne raportate la amenințări și pericole și de oportunitatea și abilitatea desfășurării acestor acțiuni. Eliminarea riscurilor, practic, înseamnă siguranță. Dar nu înseamnă și eliminarea amenințărilor și pericolelor. Eliminarea amenințărilor și pericolelor înseamnă ***siguranță deplină***. Dar, acesta, este cazul ideal.

Exista foarte multe definiții ale riscului, majoritatea destul de confuze, iar unele chiar simplă filosofie. Și în acest caz, vom folosi o definire scurtă și, anume, că ***riscul este situația în care o acțiune este proiectată în condiții de vulnerabilitate***

Rezultatul acțiunii, în astfel de situații, este o probabilitate care poate lua valori de la 0 la 1 și o putem numi ***factor de risc***, deoarece este expresia care exprimă cel mai bine șansa ca o acțiune să se poată derula și să se finalizeze cu rezultatele propuse inițial. Nu trebuie confundat, așa cum se întâmplă foarte des, factorul de risc cu factorul care determină riscul (acesta fiind amenințarea sau pericolul, în formă concretă). ***Pericolul (primejdia)*** este situația în care amenințarea este cu acțiune directă, cerând o acțiune de contracarare imediată, pentru a nu se ajunge la distrugere (dezastru), care este, practic, rezultatul final al unei amenințări ce a fost ignorată și care a condus la

un pericol ce nu a mai putut fi contracarat. În opinia noastră, pericolul poate fi abordat din mai multe puncte de vedere (**Fig. 3**).

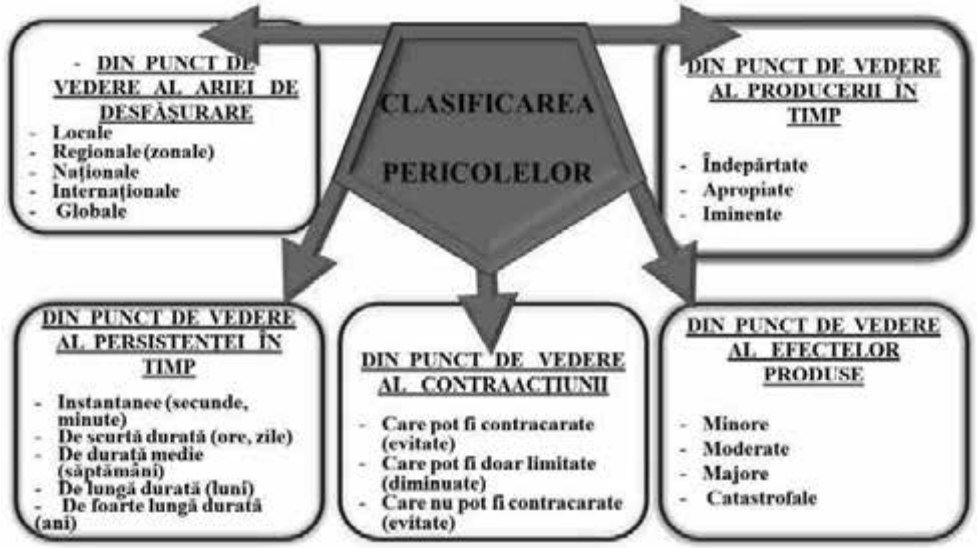


Fig. 3 Clasificarea pericolelor
Sursa: concepție proprie

Bineînțeles că se pot face multe clasificări, pe plan internațional existând mai multe clasificări pe clase și categorii ce au în vedere natura pericolelor și domeniile în care se manifestă, dar noi am recurs la această clasificare, deoarece vom face referiri ulterioare numai la securitatea maritimă, iar această clasificare corespunde cel mai bine demersului nostru.

Pericolul poate fi definit ca fiind situația în care o amenințare vizează în mod direct și practic o vulnerabilitate a securității.

Diferența între amenințare și pericol, mai plastic spus, este ca cea dintre „ar putea fi posibil să" și „este foarte posibil să". Practic, de aici, putem da o definiție și mai scurtă a pericolului și anume ***că pericolul este o amenințare care intenționează să valorifice o vulnerabilitate.***

Vulnerabilitatea este situația în care securitatea este discontinuă și în care riscul întâlnește amenințarea sau pericolul. În situația în care securitatea este continuă, nu avem vulnerabilități și putem vorbi de siguranță. În toate cazurile, vulnerabilitatea produce riscuri.

Principalele amenințări și pericole din domeniul maritim sunt prezentate foarte amănunțit în diverse lucrări de specialitate sau documente oficiale și, atunci când va fi cazul, vom face referire la acestea. În opinia noastră, în domeniul maritim există următoarele pericole și amenințări:

A. Pericole și catastrofe naturale în domeniul maritim:

- tsunami;
- maree;
- iceberguri;
- modificări ale fundului mării;
- uragane, taifunuri, cicloane și furtuni;

B. Pericole și catastrofe ca urmare a acțiunii umane:

- acțiuni teroriste;
- pirateria și jaful armat pe mare;
- trafic de persoane;
- blocarea traficului maritim;
- accidente maritime;
- atacuri asupra infrastructurii maritime;
- transport ilegal de droguri, armament sau arme de distrugere în masă;
- pescuitul ilegal;
- poluarea din neglijență și deliberată;
- răspândirea de specii străine în diferite zone ale Oceanului Planetar;
- atacuri cibernetice;
- profanarea patrimoniului arheologic marin;
- dispute nerezolvate asupra unor teritorii maritime

Asupra acestora ne vom opri în continuare, printr-o analiză proprie, dar fără să ignorăm și părerile unor specialiști în domeniu sau concluziile și definirile unor instituții sau al unor organizații internaționale de prestigiu.

II. 2 Pericole și catastrofe naturale în domeniul maritim

Dintotdeauna, marea a adus multe beneficii omenirii dar, în același timp, a constituit și o sursă inepuizabilă și repetabilă de pericole și amenințări. Dacă s-a putut, de exemplu, să se lupte, pe uscat, împotriva grindinei sau a altor fenomene, în sensul stopării acestora, pe mare, aproape toate fenomenele sunt de nestăpânit. Pot fi evitate, dar nu stăpânite sau deturnate de la mersul lor firesc.

Am folosit în titlu sintagma „pericole și catastrofe naturale”, deoarece catastrofele naturale sunt urmarea directă a unor pericole, dar nu toate pericolele generează catastrofe. Practic, pericolul este ultima fază de avertizare înainte de producerea materială a efectelor sale. Și aceste efecte, de cele mai multe ori, sunt imprevizibile ca dimensiune și amploare a pagubelor produse.

Dimensiunea de catastrofă este dată de producerea materială a efectelor pericolelor, ea fiind caracterizată de dimensiune regională care poate ajunge la dimensiunea unui ocean, perturbarea gravă a tuturor activităților sociale și

economice, pagube umane și materiale extreme, atât din punct de vedere numeric, cantitativ, dar și valoric.

De aceea, în continuare, vom aborda acest aspect, începând cu pericolele naturale care afectează securitatea în domeniul maritim (**Fig. 4**). Acestea pot avea efecte multiple, dar așa cum am arătat mai sus, vom aborda numai acele aspecte care vizează securitatea maritimă.

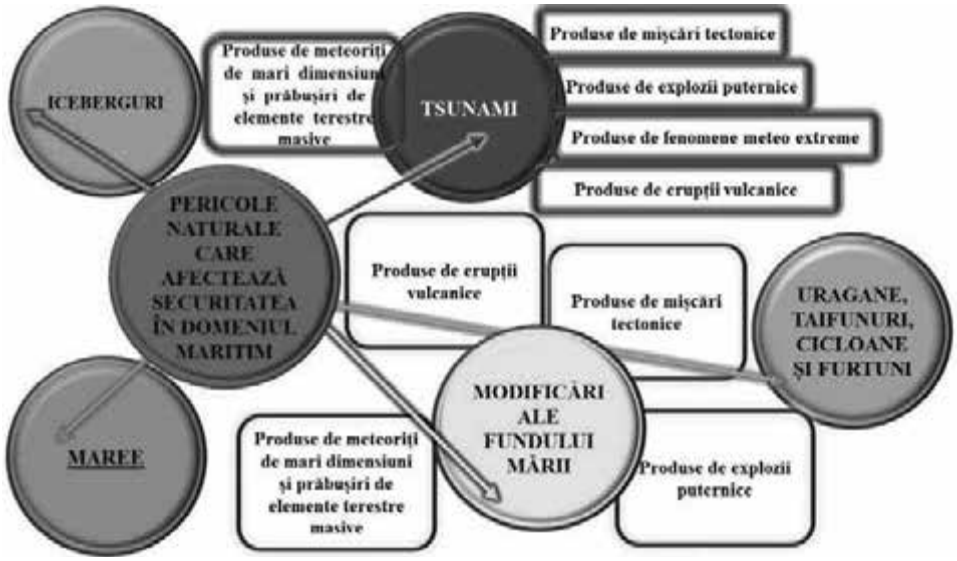


Fig. 4 Pericole naturale care afectează securitatea în domeniul maritim
Sursa: Concepție proprie

II.2.1 Tsunami

Termenul, de origine japoneză este definitoriu, deoarece o denumire mai exactă ar însemna mai multe cuvinte sau chiar o expresie care să se îndepărteze de adevăratul sens al cuvântului. Deși frecvența acestui fenomen este destul de rară, cu preponderență manifestându-se în zona Oceanului Pacific, efectele sale catastrofale sunt mult mai mari decât efectele unor alte fenomene naturale care se produc mai des și în diferite zone. Practic, cutremurele care produc tsunami, au, de regulă, peste gradul 7 și deși în japoneză înseamnă ”valuri de port”, sunt total diferite de valurile obișnuite. Ele apar ca niște valuri suprapuse, la distanță mare de țărm și sunt precedate de fenomenul de sucțiune care, practic, face ca apa să se retragă spre larg. Acesta este momentul când, dacă se anunță imediat, oamenii și, eventual, navele, mai au la dispoziție câteva minute pentru a se feri din calea valurilor enorme care

invadează litoralul ca un zid. De asemenea, tsunami antrenează toată masa de apă, de la suprafață la fund, cu viteze de înaintare ce merg spre 800 Km/h.

Deși cauzele principale sunt cutremurele generate de mișcările plăcilor tectonice și erupțiile vulcanice, alte cauze, mai rare, ce-i drept, dar nu imposibile, sunt și producerea unor explozii de amploare, căderea unor meteoriți de dimensiuni forte mari și prăbușirea unor elemente terestre care cad în mare, precum și ca urmare a unor fenomene meteorologice de amploare ieșită din comun.

De regulă, exploziile sunt produse de om, voit sau din eroare, dar am preferat să le tratăm aici, referindu-ne, însă, numai strict la efectul de tsunami pe care îl provoacă.

În general, tsunami este asociat cu mișcările scoarței terestre și se mediatizează mai mult efectele acestui fenomen și mai puțin cauzele, modul de manifestare, sistemul de supraveghere și prevenție și bineînțeles, măsurile de securitate necesare, mai ales în domeniul maritim, unde acest fenomen produce aproape pagube însemnate. Menționăm că în domeniul maritim am inclus și zonele litorale adiacente, ținând cont de faptul că aici găsim porturi, cu tot ce presupune configurația, dotarea și infrastructura acestora, logistică maritimă, șantiere navale, spații de depozitare a mărfurilor transportate pe mare, terminale petroliere și de gaze, diferite construcții hidrotehnice etc. Nemaivorbind de populația care locuiește în zonă, care este cea mai vulnerabilă victimă a tsunami.

Vom aborda acest fenomen într-un mod oarecum inedit, având în vedere două aspecte:

1. Caracteristicile principale ale tsunami, prin exemple elocvente, reamintind aspecte mai puțin cunoscute ale unor tsunami petrecute în ultimele sute de ani, pentru a conștientiza mai bine pericolul pe care îl constituie;
2. Modul de gestionare a problematicii tsunami, prin prisma securității maritime

Statistic, cele mai elocvente tsunami din ultimele cinci secole sunt repartizate astfel: 55% sunt cauzate de mișcări ale scoarței terestre (deplasări ale plăcilor tectonice); 15% din cauza unor erupții vulcanice, iar restul datorate celorlalte cauze pe care le-am enumerat mai sus.

Indiferent de cauze, în cazul tsunami, sunt avute în vedere următoarele elemente: înălțimea valurilor, energia valurilor, distanța și suprafața de

propagare, magnitudinea cutremurului care le-a produs (în cazul mișcărilor scoarței terestre), efectele produse (victime umane și pagube materiale).

Prima referire istorică la un tsunami este explozia vulcanică din secolul al XV-lea î.Hr. a insulei Thera (Santorini) din arhipelagul grecesc, care a produs un val masiv ce a provocat pagube pe scară largă în Creta și în alte insule din Marea Egee.[1]

În anul 1755, a avut loc cel mai mare cutremur din istoria Europei, cunoscut sub numele de ”Marele Cutremur de la Lisabona”, al cărui epicentru a fost localizat undeva la aproximativ 200 Km. de coastele Portugaliei, în care au pierit aproape un sfert din locutorii Lisabonei, care, la acea dată, era al patrulea oraș ca mărime din Europa, după Londra, Paris și Neapole.[2] Nu vom insista asupra cutremurului în sine, care a fost apreciat ca având magnitudinea maximă, adică 9, ci asupra aspectului de tsunami, survenit la aproximativ 40 de minute după cutremurul care a durat în jur de 6-10 minute. Valurile seismice au venit în trei etape, primul val fiind cel mai distrugător. Practic, tsunami-ul declanșat de acest cutremur s-a propagat până în America de Nord și Groenlanda, unde a ajuns în 10 ore, Anglia și Irlanda, unde a ajuns 4-5 ore și, mult mai repede, în Spania și coasta de nord-vest a Africii, precum și în insulele Madeira[3] (**Fig. 5**). Deși prea puțin, valurile seismice s-au simțit și în America de Sud, în special pe coastele Braziliei. Oamenii care au încercat să scape din haosul creat în oraș, folosind ambarcațiuni cu care să se refugieze în vastul estuar al râului Tejo au fost surprinși, fără posibilitate de scăpare, de către valurile seismice. Înălțimea maximă a valurilor a fost de 18 metri, iar fenomenul de sucțiune, care apare înainte de apariția valurilor, a creat o psihoză apocaliptică asupra populației care a încercat să se refugieze spre estuar și spre mare.

---

[1]*** *Tsunami (Tidal Wave) Disasters and the U.S. Navy*, Naval History and Heritage Command, 2017, https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/t/tsunami-tidal-wave-disasters.html

[2] Jan Kozák, Vladimír Čermák, *The Illustrated History of Natural Disasters*, Springer, Dordrecht, ISBN 978-90-481-3324-6, 2010, p. 131

[3] T.D. Kendrik, *The Lisbon Earthquake*, J.B. Lippinkott Company, Philadelphia – New York, October 1955, p. 47

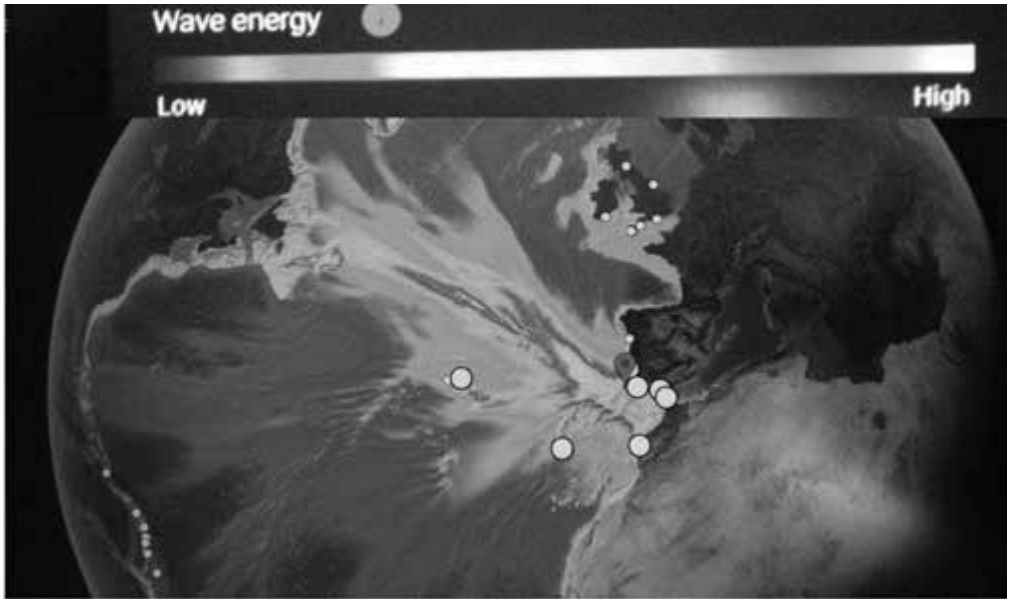


Fig. 5 Aria de desfășurare și energia valului seismic al Marelui Cutremur de la Lisabona
Sursa imaginii: Google Earth (https://earth.app.goo.gl/YL9gKh)

Un alt fel de tsunami a fost generat, în anul 1792, de către vulcanul Unzen, din insulele Kyushu, Japonia și a rămas în istorie sub numele de ”Catastrofa Shimabara”. O treime din cei 15.000 de morți au fost urmare a unui tsunami extrem de puternic. Practic, erupția vulcanului de pe muntele Unzen, a produs o dislocare masivă de teren de pe versantul unui munte vecin, Mayuyuma, care a alunecat în mare, în golful Ariaki, provocând un tsunami extrem de puternic, valurile ajungând până la înălțimea de 57 metri.[4] Datorită distanțelor relativ mici din golf, valurile s-au lovit de țărmurile opuse, generând, la rândul lor, alte valuri de tsunami, care s-au întors la locul de plecare! Practic, au fost în jur de 300 de valuri de tsunami. Aceasta a generat dimensiunea catastrofică a pagubelor, făcând ca această catastrofă să fie cea mai mare catastrofă, din istoria Japoniei, generată de o erupție vulcanică.

Deși pare incredibil, o explozie puternică poate provoca un tsunami de o forță apreciabilă. În istoria recentă, avem un singur astfel de caz, dar nu este exclus să apară și alte cauze. Inclusiv în urma unor explozii nucleare necontrolate.

Cazul pe care l-am invocat, s-a produs în portul Halifax, din provincia canadiană Nova Scoția, în timpul primului război mondial, când o navă franceză, care transporta o foarte mare cantitate de muniții și exploziv (2.300 de

[4] http://www.volcaneshistoricos.com/el-monte-unzen/

tone de acid picric, 200 de tone de TNT, 35 de tone de benzină cu cifră octanică mare și 10 tone de bumbac cu arme)[5] a intrat în coliziune cu o altă navă. Inițial, la bord au izbucnit explozii datorate aprinderii acidului picric și, după cca. 20 de minute s-a produs explozia. Pe lângă efectul direct, explozia a produs și valuri care au ajuns la 10 metri înălțime și care, la rândul lor, au produs alte efecte care au amplificat catastrofa. Tsunami-ul produs a antrenat roci de pe fundul mării și a distrus danele portului și tot ce era pe ele.[6]

Și totul din cauza faptului că nava franceză nu arborase pavilionul care avertiza că are muniții și explozivi la bord și manevra pentru a intra într-un convoi care se forma, iar nava norvegiană, cu care a intrat în coliziune, manevra cu viteză pentru ieșirea din port, deși nu avea aprobarea căpităniei. Practic, s-au încălcate toate regulile de securitate maritimă. Chiar și unele nave care, inițial, scăpaseră cu bine în urma exploziei, au fost aruncate pe mal de valurile înalte rezultate în urma exploziei.[7]

Concluzia care se trage de aici este că o astfel de catastrofă maritimă se poate întâmpla oricând și oriunde, ca urmare a nerespectării măsurilor de securitate maritimă. De regulă, se au în vedere numai aspectele care vizează urmările clasice ale unei explozii, dar se ignoră urmările indirecte ale acesteia, de multe ori masa de apă dislocată, devenind un veritabil tsunami, putând produce o adevărată catastrofă.

Deși, atunci când am prezentat cazul erupției vulcanului Uzen, am arătat că unul dintre efecte a fost prăbușirea în mare a versantului unui munte, ceea ce a provocat un tsunami de proporții, cazul clasic de tsunami provocat de prăbușirea unei mase de rocă este cel al lacului norvegian Lovatnet, aflat în unul dintre multele fiorduri ale acestei țări, în apropierea localității Loen. De pe muntele Ramnefjell, de la o înălțime de 800 de metri, o masă stâncoasă de peste 1 milion de tone s-a desprins din munte și a căzut în apele fiordului, provocând un tsunami de 70 metri înălțime, distrugând totul în jur și provocând moartea a 74 de persoane. Cu 31 de ani înainte, o situație similară a dus la producerea unor valuri care au atins 40 de metri, producând moartea a 62 de persoane. Ca o ironie a sorții, placa memorială pusă îm memoria victimelor din anul 1905, a fost măturată de tsunami-ul din 1936.[8]

---

[5] *** *The Great Halifax Explosion*, History.com Editors, https://www.history.com/this-day-in-history/the-great-halifax-explosion, July 20, 2010

[6] Angus Macleod Gunn, Encyclopedia of Disasters: Environmental Catastrophes and Human Tragedies, volume 1, Greenwod Press, Westport, Connecticut- London, 2008, p. 267

[7] Joseph Scanlon, *Source of Threat and Source of Assistance:The Maritime Aspects of the 1917 Halifax Explosion*, The Northern Mariner/Le Marin du nord, X, No. 4 (October 2000), p. 43

[8] https://www.nordfjord.no/en/lodal-catastrophies

Bill McGuire, de la *Benfield Grieg Hazard Research Centre al University College London*, a avertizat că o bucată imensă de rocă, aproximativ de mărimea Insulei Man, era la un pas de a se rupe oricând din insula vulcanică La Palma din Insulele Canare și, odată aterizată în mare, va produce un megatsunami care se va deplasa cu viteza de peste 1000 Km/h, lovind insule și continente. Modelarea pe calculator a arătat că, în faza inițială, înălțimea valurilor va avea în jur de 100 de metri și, în câteva ore, la aceeași înălțime, va atinge coastele Africii, iar după 9-12 ore, parcurgând peste 4000 de marine, va lovi insulele Caraibe și coasta de est a SUA și Canadei, cu valuri de 20 până la 50 metri înălțime.[9] Deși avertismentul are la bază studii temeinice, nu a reușit să obțină nicio reacție de la factorii guvernamentali. Practic, oricând poate apare o fisură în securitatea maritimă, de data aceasta la nivel internațional. Să sperăm că nu se va adeveri avertizarea lui Bill McGuire, dar să ținem cont de ea.

Deși nu am fost martori, în istoria cunoscută până în prezent a omenirii, la producerea unor tsunami ca urmare a căderii în Oceanul Planetar a unui meteorit de mari proporții, acest lucru nu poate fi considerat ca imposibil. Cercetările științifice au demonstrat că, acum 66 milioane de ani, un meteorit de proporții uriașe a căzut în locul unde, acum, este Golful Mexic provocând schimbări capitale în configurația Terrei. Una dintre acestea, de exemplu, este și dispariția dinozaurilor. Bineînțeles că tsunami-ul declanșat de acest impact a avut dimensiuni inimaginabile și a fost, poate, principalul fenomen care a afectat vreodată planeta noastră. De aceea, nu este deloc deplasat demersul nostru de a considera că un meteorit cu dimensiuni mari poate produce tsunami și că acest aspect trebuie luat în calcul în ceea ce privește securitatea maritimă. Cândva, la noi, erau în vigoare niște măsuri în caz de cădere a unor obiecte cosmice. Și nu degeaba. Așa că, subiectul nu este deloc deplasat și nici nou. Numai uitat și ignorat.

Tsunami-urile produse din cauze meteorologice nu diferă de tsunami-urile obișnuite, de multe ori confundându-se, dar lipsa unei activități seismice în zonă este indiciul clar că avem un meteotsunami. De asemenea și evoluțiile rapide și puternice ale presiunii atmosferice sunt cauze aproape exclusive ale schimbărilor atmosferice bruște care generează aceste meteotsunami și asta face și deosebirea dintre ele și valurile generate de furtuni. Interesant că aceste tsunami se deplasează în același ritm cu valurile din zonă care se îndreaptă în aceeași direcție, amplificând forța acestora și producând efecte la litoral ca orice tsunami obișnuit. Datorită caracteristicilor valurilor, deseori sunt confundate cu valurile ”seiche” care se produc în arii maritime închise sau

[9] *** *Hollywood fantasy? Tidal wave disaster is just waiting to happen, Scientist says governments are ignoring threat of a piece of rock as big as the Isle of Man crashing into the Atlantic*, The Guardian, 10 August 2004

semiînchise. De aceea, foarte rar vom găsi referiri la meteotsunami, deși este evident că acestea sunt o realitate. Observarea atentă și monitorizarea permanentă a fenomenelor meteorologice poate oferi destule elemente care să permită luarea unor măsuri de securitate menite să prevină efectele unui meteotsunami.

Un astfel de meteotsunami s-a produs în mrtie 2017, în apropiere de portul iranian Dayyer când au fost răsturnate peste 300 de ambarcațiuni și pagubele s-au ridicat la peste 10 mil. $.

Urmarea a fost că Iranul a modificat sarcinile Comitetului Național Iranian de Hidrografie, trecând la monitorizarea online a nivelului mării în Golful Persic, Golful Oman și Marea Caspică[10]. În consecință, nici meteotsunami-urile nu sunt de ignorat și, după ce se determină mai precis caracteristicile acestora și se asigură o monitorizare permanentă și eficientă a fenomenelor meteorologice care determină apariția lor, se pot determina cu mai mare acuratețe și eficiență acele măsuri de securitate maritimă care să prevină, să evite și, dacă este posibil, să limiteze efectele produse de acestea, în special catastrofele.

Bineînțeles că statele și organizațiile zonale și internaționale nu au rămas pasive la acest fenomen, creând diferite structuri cu atribuții în studierea, monitorizarea, elaborarea de acte normative și măsuri în domeniu, dar și structuri destinate pentru intervenție, salvare și refacere după astfel de fenomen.

Vom enumera câteva dintre acestea, începând cu cele două structuri *UNESCO - Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) Intergovernmental Coordination Groups (ICG)* care se ocupă de *Sistemul Global de Avertizare și Diminuare a Efectelor Tsunami (Global Tsunami Warning and Mitigation System)*. Acesta își desfășoară activitatea prin intermediul sistemelor regionale. După tsunami-ul din Ocenul Indian, din anul 2004, au fost înființate trei noi centre regionale - pentru regiunea Oceanului Indian, pentru regiunea Caraibelor și zonele adiacente și pentru Atlanticul de Nord-Est, Marea Mediterană și mările conexe.[11]

Statele Unite are un *Tsunami Program*, în cadrul *National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)* care este direct subordonată *National Weather Service*, din cadrul *US Department of Commerce*, prin care se contribuie la[12]:

---

[10]*** *National Report to the 8 th ROPME Sea Area Hydrographic Commission*, Islamic Republic of Iran, Ministry of Roads and Urban Development, Portsand Maritime Organization (PMO), Islamabad, 18-20 February 2019, p. 6

[11] https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7837

[12] https://www.tsunami.noaa.gov/pmel-theme/about-tsunami-program

- Sisteme de observare pentru detectarea rapidă a cutremurelor generatoare de tsunami, precum și a valurilor tsunami, în profunzimea oceanului;
- Modele numerice pentru prognozarea impactului tsunami;
- Mesaje în timp util și exacte;
- Accesul la bazele de date istorice și arhivarea datelor privind nivelul apei;
- Servicii de asistență decizională pentru a ghida răspunsul comunității în timpul unui eveniment sau
- Activități de pregătire și atenuare menite să reducă la minimum impactul potențial, la nivel comunitar.

Am ales exemplul SUA, deoarece este cel mai relevant, deoarece problematica tsunami este tratată la cel mai înalt nivel național. Au fost elaborate două legi speciale pentru gestionare problematicii tsunami și măsurilor necesare pentru gestionarea acestui fenomen (P.L. 109-13 din 2005 și P.L. 109-424 din 2006), iar, periodic, la cel mai înalt nivel academic, un comitet științific, redactează un raport care face o analiză exhaustivă a tot ce înseamnă sistemul național implicat în gestionarea problemei tsunami. Numai raportul din anul 2011 conține 296 de pagini de analize, concluzii și propuneri.[13] Spațiul nu ne permite o prezentare detaliată a acestui document, dar merită citit și luat ca exemplu de acuratețe științifică, dar, mai ales, ca aplicabilitate practică și sprijin pentru factori decidenți la toate nivelurile.

Bineînțeles că toate aceste activități sunt și în sprijinul securității maritime și se regăsesc la toate statele și organizațiile care au asemenea programe.

Sunt foarte multe de spus referitor la acest subiect, dar noi, având și alte subiecte de analizat, ne vom limita doar la această scurtă prezentare care, chiar dacă nu a reușit să ofere foarte multe informații, în mod cert va stimula dorința de aprofundare a subiectului. Și, mai ales, am căutat să arătăm că astfel de fenomene, după cum s-a văzut în scurta noastră prezentare, se pot întâmpla oricând și oriunde, inclusiv în Marea Neagră, determinând ca, atunci când se construiește un sistem de securitate maritimă, acest subiect să fie luat în calcul, indiferent de faptul că este puțin probabil să se producă. Așa au crezut și alții și au greșit.

---

[13] *** *Tsunami Warning and Preparedness: An Assessment of the U.S. Tsunami Program and the Nation's Preparedness Efforts*, Committee on the Review of the Tsunami Warning and Forecast System and Overview of the Nation's Tsunami Preparedness, Ocean Studies Board, Division on Earth and Life Studies, National Research Council of The National Academies, The National Academies Press, Washington D.C., 2011

II.2.2 Mareele

Mareele conform *The National Tidal and Sea Level Facility (NTSLF)* din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Anglia, care este un centru de excelență pentru monitorizarea nivelului mării, prognozele de inundații la coastă și analiza extremelor nivelului mării, sunt „creșterea și scăderea periodică, pe termen scurt, a oceanelor lumii. Ele rezultă din interacțiunea gravitațională dintre Pământ, Lună și într-o măsură mai mică, Soare”[14].

Diferența de înălțime dintre nivelul cel mai înalt al mareelor și nivelul cel mai scăzut al acestora, se numește amplitudinea mareelor și, în demersul nostru este elementul cel mai important pe care trebuie să îl avem în vedere.

Deși, îndeobște este considerat faptul că cea mai mare amplitudine a mareelor o găsim în Marea Britanie, la Avonmouth, lângă Bristol, adevărul este că se situează doar pe locul 3, cu 12,3 metri, după Bay of Fundy, Nova Scotia, cu 12.9 metri și Ungava Bay, Quebec, Canada, cu 12.5 metri. Totuși, cea mai mare amplitudine a unei maree s-a înregistrat în 1869, tot în Canada, având o valoare de 21,6 metri, dar, în acest caz, efectul mareei a fost potențat de un vânt puternic și de o presiune atmosferică foarte scăzută.[15]

De asemenea, un alt element caracteristic este înălțimea mareei, care reprezintă înălțimea apei la un moment dat, față de nivelul de referință zero al acelui loc.

Un vechi proverb englez spune că ” Time and tide wait for no man” (timpul și mareea nu așteaptă pe nimeni). Și acesta este marele adevăr. Dacă nu ții cont de acest lucru, deja se creează o problemă de securitate maritimă. Mareele pot fi dușman, când le ignori sau nu cunoști tot ce trebuie știut despre ele sau aliat, când, cunoscându-le, fructifici la maxim avantajele pe care ți le oferă.

Marea Neagră nu este afectată de maree, deoarece amplitudinea acestora nu depășește câțiva centimetri și prin urmare, securitatea maritimă nu este influențată absolut deloc de acest fenomen.

De aceea, referirile pe care le vom face la posibilele probleme de securitate maritimă se vor numai la acele zone unde amplitudinea acestora este semnificativă, adică de ordinul metrilor.

În primul rând, cea mai mare influență a mareelor se manifestă în cazul manevrelor portuare, navigația în golfuri, estuare sau pe râuri și fluvii în porțiunile acestora unde mareea se manifestă. Dar, situația nu este chiar așa simplă, deoarece, dacă este să ne ghidăm după tabelele de maree, calculate

[14] https://www.ntslf.org/about-tides/tides-faq

[15] Tony Rice, *Do Whales Get the Bends?* Section 5, Q. 109, Adlard Coles Nautical Publisher, London, 15 May 2010

după elemente astronomice și care, în mod evident se referă la mareele care sunt produse de cauze astronomice, putem face greșeli fatale. Specialiștii recomandă luarea în calcul și a așa-ziselor maree reziduale, care sunt ” diferența dintre mareea astronomică și nivelul de apă observat al bazinului portuar. Valul rezidual este afectat de furtuni și anomalii ale nivelului mării”[16]. În concluzie, mareele nu trebuie analizate separat, fără a ține cont și de alți factori concurenți, al căror efect poate modifica substanțial calculele și predicțiile referitoare la maree.

Acolo unde amplitudinea mareelor este apreciabilă și poate influența în mod evident navigația, precum și manevrele portuare, există un întreg sistem de securitate maritimă în domeniu, format din autorități, infrastructură, legislație și documentație, care, pe lângă alte activități portuare, gestionează și problema mareelor.

De exemplu, pentru portul Londra se emite un document anual, intitulat „Tide tables and port information”, redactat de către *Port of London Authority (PLA),* document care conține informații necesare pentru gestionarea activității portuare, cum ar fi cele despre *Sistemul de Management al Securității Maritime (Marine Safety Management System), Responsabilități de Căutare și Salvare și Aranjamente pentru Zona Mareică a Tamisei (Search & Rescue Responsibilities &Arrangements for the Tidal Thames)*, dar și *Tablele Mareei* ale PLA (Autoritatea Portuară Londoneză), care includ răsăritul și apusul soarelui și răsăritul și apusul lunii pe anul....(*PLA Tide Tables including Sunrise & Sunset Y Moonrise & Moonset for ...*).

În documentul pentru anul 2020, tablele cu mareele ocupă 54 de pagini[17], adică jumătate din conținutul întregului document, fapt ce susține afirmația că, pentru majoritatea zonelor maritime de pe Oceanul Planetar mareele sunt de importanță capitală pentru activitățile din domeniul maritim și, implicit, determină o serie de măsuri de securitate maritimă, în special pentru navele aflate în porturi, pentru cele care execută manevre portuare și manevre de intrare și ieșire din porturi, dar și în estuare sau chiar pe cursuri de apă interioare, în porțiunile în care mareea are evoluții considerabile.

De aceea, măsurile de securitate maritimă, în acest caz, au forme specifice, începând de la calcularea elementelor mareelor, a timpilor de manifestare și a duratei lor, a tipului de maree (diurn, bidiurn, mixt). Trebuie menționat că există diferite sisteme de clasificare a mareelor, de la trei tipuri,

---

[16] Ashley Reese, Kevin Johnson, Kat Lucas, Dan Derose, *Analysis: Port navigation factors challenge ships, call reliability*, vezi pe site-ul JOC Group Inc, Mar 20, 2018, https://www.joc.com/maritime-news/analysis-port-navigation-factors-challenge-ships-call-reliability_20180320.html,

[17] *** *Tide tables and port information*, Published by: The Port of London Authority London, 2020, pp.38-91

cum am arătat mai sus (și care este cel mai des întâlnit) și ajungându-se, în unele cazuri la 12 tipuri.[18] Nu ne vom opri asupra descrierii tipurilor de maree, deoarece acestea se găsesc din abundență în diferite lucrări sau pe site-rile diferitelor structuri guvernamentale, cu competențe în domeniul maritim, în oceanografie și meteorologie, pe site-urile diferitelor instituții academice care promovează studii în acest domeniu și pe site-urile diferitelor forumuri științifice naționale, regionale și internaționale.

Efectul mareelor, forma și amplitudinea acestora, depind nu numai de elementele care le produc, dar și de elemente cum ar fi vântul, configurația coastei, configurația fundului mării și altele. Un caz particular este cel al intrărilor cu bară (cum este cazul Statului New South Wales, din Australia, care are nu mai puțin de 47 de bare de-a lungul coastelor sale, prin care se face legătura dintre Marea Tasmaniei sau Marea de Coral și râuri navigabile, lacuri, golfuri, băi sau estuare)[19]. Aici, pericolul survine din cauza vântului și a mareei, iar când acestea se conjugă, atunci pericolul este cu mult mai mare. Ca să realizăm mai bine acest lucru, să ne închipuim că suntem la bara Sulina și avem o maree cu o amplitudine de ordinul metrilor, la care se adaugă și un vânt care o potențează și nu avem ca date decât adâncimea la bara Sulina în condiții normale. Este evident că renunțăm la manevră sau solicităm date suplimentare referitoare la maree (formă, durată, amplitudine etc.) și, evident, apelăm la serviciul unui pilot. Și asta trebuie făcut chiar dacă avem la dispoziție table ale mareelor pentru locul respectiv, deoarece, tablele sunt calculate pentru condiții normale de maree, nu și pentru alte situații. În caz contrar, există pericolul eșuării și, implicit, al blocării intrării/ieșirii pe la bara respectivă. Și toate acestea nu fac decât să afecteze grav securitatea maritimă a zonei respective.

Unele amplitudini ale mareelor depășesc înălțimea valurilor create de furtuni, iar cazul când valul de furtună ajunge la maree joasă (reflux), imaginea ar putea crea impresia că mareea nu reușește să se retragă. Dacă valul de furtună se ivește atunci când avem maree înaltă (flux), atunci mareea pare ca fiind excepțional de înaltă. Și urmările sunt pe măsură. Un caz elocvent a fost în 1953, când la Marea Nordului, un val de furtună care mătura coasta de est a Angliei a întâlnit o maree care era aproape de cea mai mare amplitudine din

[18] https://www.boatingmag.com/photos/twelve-types-tides/

[19] *** New South Wales Government, Transport for NSW, *Coastal bars in NSW*, https://www.rms.nsw.gov.au/maritime/using-waterways/navigation-communication/coastal-bars.html

acel an și rezultatul a fost peste 300 de morți la uscat, pe litoral și circa 100 care se aflau pe diferite ambarcațiuni pe mare.[20]

Un alt exemplu este cel al ciclonului Bangladesh, care, în 31 octombrie 1876, a măturat coasta de sud a Bangladesh-ului, distrugând orașul Chittagong și împrejurimile acestuia, omorând peste 200.000 de oameni.[21] Ce a dus la această catastrofă? Ciclonul a venit exact în momentul în care o maree era la apogeu. Apele acumulate în diferite golfulețe din marele Golf Bengal au înaintat rapid pe fluviul Meghna care face parte din delta fluviului Gange. Spațiul îngust și apele puțin adânci ale fluviului au facilitat dezvoltarea unor valuri de 9-12 metri înălțime, care au înaintat rapid în amonte.

Important este faptul că, după această tragedie, au fost luate o serie de măsuri de securitate, inclusiv de securitate maritimă care au redus simțitor pagubele și numărul de victime, atunci când a apărut o situație de acest gen, adică atunci când ciclonul s-a conjugat cu o maree de amploare (cum a fost cazul și anii 1970, 1981 și 1991).[22]

Apropiindu-ne de zona noastră, nu putem să nu reamintim catastrofa din anul 2020, când mareele au inundat orașul Veneția, producând distrugeri uriașe, atât prin efectul inundării, dar și prin coroziunea pe care o produce apa de mare, mai ales la edificiile care au în structură marmura. Așa cum se arăta în *The Washington Post*[23], din 2003 s-a trecut la instalarea unor dispozitive plasate pe fundul lagunei (ca un fel de ziduri și care, în caz de maree, se ridică și stopează efectul acestora. Deja au trecut atâția ani, sistemul nu este gata încă.

Nu vom intra în amănunte tehnice, dar ne vom opri puțin asupra uneia din cauzele care produc aceste inundații catastrofale și care, printre altele face ca efectul mareelor să fie potențat. Pe lângă cele meteorologice și geologice, dragarea excesivă a canalelor și șenalelor navigabile, în scopul intrării unor petroliere și nave de pasageri mai mari, a determinat facilitarea accentuată a accesului valurilor de maree și creșterea efectului distructiv al acestora. Bineînțeles că, pe lângă problemele generate de inundații asupra populației și edificiilor, apare, în mod inerent, și problema securității maritime, deoarece se blochează navigația pe canale și în întreaga lagună, sunt distruse amenajările și semnalizările de navigație, se accentuează pericolul unor accidente de navigație (coliziuni, puneri pe uscat etc.).

---

[20] Ilan Kelman, *Disaster by Choice: How our actions turn natural hazards into catastrophes*, Oxford University Press, 2020, p. 34

[21] Angus Macleod Gunn, *op.cit.* p. 124

[22] *Ibidem*, p.125

[23] Chico Harlan, Stefano Pitrelli, *How Venice's plan to protect itself from flooding became a disaster in itself* , The Washington Post, November 19, 2019

II.2.3 Icebergurile

Deși nu mai suntem pe vremea Titanicului și mijloacele moderne de supraveghere pot detecta aproape orice ghețar, pericolul nu este eliminat și, oricând, este posibil ca securitatea maritimă să fie pusă în pericol de aceste pericole tăcute și în mișcare permanentă. Ele prezintă un pericol nu numai pentru navele aflate pe mare, dar și pentru instalațiile fixe aflate la larg, pe mări și oceane și cele aflate în zona externă a porturilor, pentru insulele artificiale, pentru porturi și pasele de acces spre acestea, prin blocarea lor.

O zonă expusă icebergurilor este, fără îndoială, zona arctică, unde Pasajul de Nord-Vest este, din ce în ce, o opțiune foarte economică pentru navigație aproape tot timpul anului, în detrimentul rutei Mării Nordului care este mai facilă și mai sigură, dar trece preponderent prin zona apelor arctice ale Rusiei (**Fig. 6**).

Fig. 6 Cele două trasee de navigație arctice
Sursa: The Economist, May 22nd 2019, https://www.economist.com/the-economist explains/2019/05/22/who-owns-the northwest-passage

Pasajul de Nord-Vest are cinci rute de bază și cel puțin două variante pentru două din aceste rute.[24] Asta înseamnă și mai multe riscuri privind securitatea maritimă. Fiind o zonă cu aisberguri și banchize, nu orice navă poate folosi căile de acces din zona arctică și, mai ales, securitatea maritimă

[24] Donat Pharand, Leonard H. Legault, *The Northwest Passage: Arctic Straits*, in International Straits of the World, Martinus Nijhoff Publishers, 1984, Dordrecht, The Netherlands p. 6

este foarte greu de realizat. Și, oricât s-ar încerca, în această zonă siguranța nu poate fi deplină.

În Antarctica, situația privind icebergurile este mult mai îngrijorătoare. Să ne reamintim cel mai recent eveniment în acest sens și anume că, în anul 2017, icebergul denumit A-68 **(Fig.7**), s-a desprins de banchiza denumită Larsen-C, devenind unul dintre cele mai mari iceberguri cunoscute în istorie.

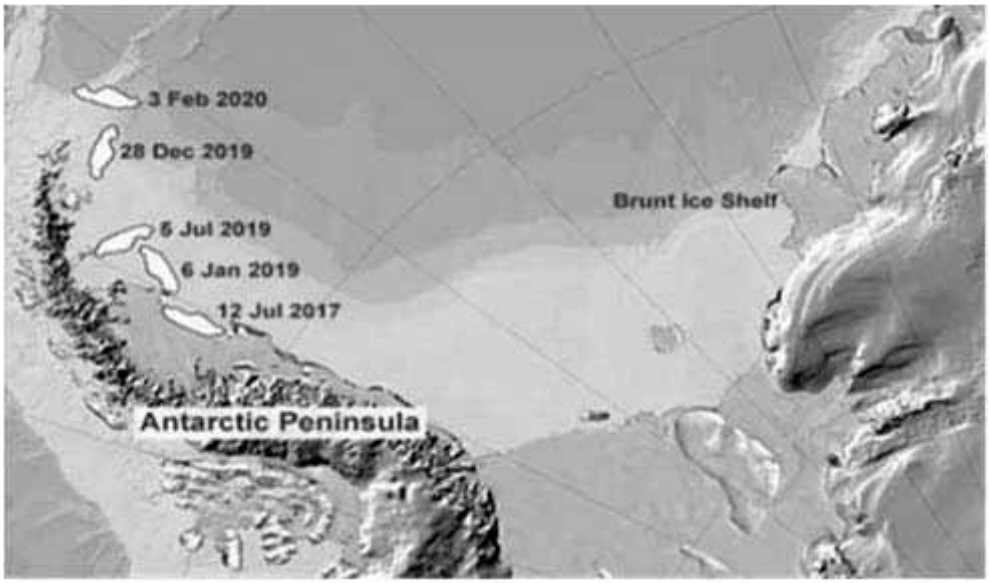


Fig. 7 Icebergul A-68 – dimensiuni și poziții succesive după desprinderea de banchiză

Sursa: Charlotte Edwards, *World's biggest iceberg four times the size of London is about to 'break free' into the ocean*, The Sun, 6 Feb 2020, https://www.thesun.co.uk/tech/10906157/worlds-biggest-iceberg-heads-for-ocean/

Dimensiunile sale sunt impresionante: suprafața sa este de aproximativ 6000 Km^2, 160 de kilometri lungime și 200 de metri grosime. Dacă până la jumătatea anului 2018 acesta nu s-a deplasat de lângă banchiza mamă, ulterior, datorită curentului s-a rotit 270^0 și s-a deplasat 250 Km spre nord.[25] Asta numai într-un an! Pericolul este ca din acesta să se desprindă bucăți de diferite dimensiuni care sunt mult mai greu observabile și care, scăpate de sub supraveghere, devin, pe zone întinse, reale pericole pentru securitatea maritimă. Așa s-a întâmplat și cu A-68. După patru sau cinci zile de când s-a desprins de banchiza Larsen-C (Antarctica este împărțită, convențional, în patru sectoare -A, B, C și D iar numărul 68 înseamnă că este al 68-lea iceberg

[25] Jonathan Amos, *A68: World's biggest iceberg is on the mov*e, BBC, 11 July 2019

desprins din sectorul A, de când au început să fie monitorizate icebergurile, respectiv anul 1970), din A-68 s-a desprins prima bucată, denumită A-68b, cu o lungime de 13 Km și o lățime de 5 Km.[26]

Și acesta nu este cel mai mare iceberg cunoscut! Icebergul B-15, desprins din Ross Ice Shelf, pe 17 martie 2000, era aproape dublu ca mărime față de A-68, având o lungime de 295 Km lungime, 37 Km lățime, 200 metri grosime și un volum de 2.200 Km^3.[27]

După catastrofa Titanicului, în 1914, se înființează *International Ice Patrol (IIP)***,** organizație care și-a propus monitorizarea prezenței icebergurilor în zona Oceanului Atlantic și în zona Oceanului Arctic. Practic, este gestionată de către *US Coast Guard* și are ca misiune principală avertizarea navelor care se deplasează pe rutele maritime de transport dintre Europa și porturile mari din SUA și Canada, asupra prezenței iacebergurilor. Misiunile de patrulare se desfășoară în zona Grand Banks, localizate în estul si sudul insulei Newfoundland. [28]

Această organizație este finanțată de 17 state (Belgia, Canada, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Italia, Japonia, Țările de Jos, Norvegia, Panama, Polonia, Spania, Suedia, Regatul Unit și Statele Unite).

În emisfera sudică, navigatorii pot apela la informațiile diferitelor programe de monitorizare, cum este *Polar View* al *Agenției Spațiale Europene*, care transmit, în timp real, imagini prin satelit ale icebergurilor. Acest program nu se limitează numai la emisfera sudică, ci transmite informații și din zona Atlanticului de Nord și cea Arctică.[29]

Până aici, totul este bine și s-ar părea că securitatea maritimă în ceea ce privește pericolul icebergurilor este completă. Numai că, din păcate, deși mult mai rar, încă există pericolul de coliziune cu icebergurile. Ba, mai mult, se și întâmplă în fiecare an.

În noiembrie 2007, nava de pasageri MS Explorer, care naviga în apele Antarcticii și era construită special pentru navigația în zone polare, s-a ciocnit de un iceberg și cei 154 de pasageri au fost nevoiți să abandoneze nava și să stea pe plutele de salvare timp de câteva ore, până au fost salvați.[30] Totul s-a produs datorită erorilor comandantului, cea mai mare fiind aceea că a navigat

---

[26]*** *World's Largest Iceberg Loses Big Chunk, but Keeps Title*, National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce, May 7, 2020, https://www.nesdis.noaa.gov/content/world%E2%80%99s-largest-iceberg-loses-big-chunk-but-keeps-title

[27] Josefino Comiso, *Polar Oceans from Space*, Springer Publisher, 2010, p. 396

[28] https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=IIPHome

[29] http://polarview.org/services/iceberg-services/

[30] *** *Cruise ship goes down off Antarctica*, Associated Press, 11/24/2007

pe timp de noapte printr-un câmp de gheață și că la bord nu au fost luate măsurile de siguranță ce se impuneau. De exemplu, nu au fost închise ușile etanșe, fapt ce a dus la inundarea corpului navei și scufundarea acesteia; haosul a domnit tot timpul, operațiunea de ambarcare în ambarcațiunile de salvare făcându-se la întâmplare, fiecare descurcându-se cum a putut; trei din cele patru motoare ale acestor ambarcațiuni nu au putut fi pornite, odată lansate la apă, ambarcațiunile plutind în derivă.[31] Practic, așa cum se arată în raportul încheiat după cercetarea cauzelor care au dus la coliziune, s-a constatat că ”un căpitan fără experiență și prea încrezător” și-a condus nava prea repede spre un "zid de gheață", făcând-o să se scufunde în apele înghețate.[32] Nava mai efectuase alte 200 de voiaje în zona Antarcticii, dar având alți comandanți care s-au dovedit și experimentați și prudenți.

De asemenea, la nici două luni distanță, nava Fram a lovit un iceberg, dar în afară de distrugerea unei șalupe nu a suferit alte avarii.[33] Și exemplele pot continua.

Practic, așa cum arăta Lauren Everrit, în lucrarea citată, ”din 1980, într-o perioadă de 25 de ani, au existat 57 de incidente care implică iceberguri în toate zonele din emisfera nordică, oferind o rată de 2,3 evenimente pe an, sau un pic peste 1,1 pentru Grand Banks – Strâmtoarea din zona Belle Isle.[34]

O lucrare extrem de interesantă a unui reputat specialist de la *Institute for Ocean Technology – National Research Council* din Canada, Brian T. Hill, analizează în amănunțime problema coliziunii navelor cu iceberg-uri, arătând că probabilitatea de ciocnire cu un iceberg este de 0,05%, adică de unu din 2000 de voiaje, deci, practic, este posibil oricând. Autorul a avut în vedere analiza a peste 670 de astfel de cazuri de coliziune, petrecute într-un interval de 200 de ani.[35]

Acestea sunt, credem, destule argumente pentru a lua în considerație, în continuare, icebergurile, ca pericole pentru securitatea în domeniul maritim și a sublinia două probleme principale:

- Icebergurile sunt, în continuare, un pericol și nu trebuie ignorat sub nicio formă;
- Sistemul de supraveghere a icebergurilor nu poate suplini lipsa de vigilență și respectarea tuturor măsurilor de securitate ce se impun;

---

[31] Paul Bignell, *The sinking of the Explorer,* The Independent, 22 October 2011
[32] *Ibidem*
[33] Lauren Everitt, *Titanic threat: Why do ships still hit icebergs?,* BBC News Magazine, 20 March 2012
[34] *Ibidem*
[35] Brian Hill, *Ship Collision with Iceberg Database*, Institute for Ocean Technology – National Research Council Canada, ICETECH06-117-RF January 2010, Canada, p.7

II.2.4 Modificări ale fundului mării

Pericolele generate de modificările configurației fundului mării, deși par aproape neglijabile, există și, în multe cazuri, constituie o adevărată amenințare pentru securitatea din domeniul maritim, atât pentru navele de suprafață, dar, mai ales, pentru submarine și instalațiile aflate în imersiune în zonă.

Practic, sunt patru cauze principale care pot produce modificări ale configurației fundului mării:

- mișcările tectonice;
- erupțiile vulcanice;
- căderi de meteoriți de dimensiuni uriașe și prăbușiri în mare ale unor elemente de structură terestră;
- explozii puternice în mare

Nu am luat în calcul sedimentele, deoarece acestea sunt monitorizate permanent și în marea majoritate se depun în zona costieră, fiind legate de navigația costieră, manevrele de radă și manevrele portuare, fapt ce impune acțiuni continui sau periodice de dragaj.

Fiecare mișcare tectonică, fără excepție, aduce modificări ale fundului mării și, deși de multe ori acestea nu sunt vizibile, ele există și specialiștii în domeniu studiază și monitorizează aceste schimbări, chiar dacă se produc extrem de lent, de regulă. Mișcările tectonice, funcție de cum interacționează între ele plăcile tectonice, produc două efecte: cutremure sau erupții vulcanice (sau chiar amândouă).

Există tot felul de teorii și explicații ale modului de formare a fundului Oceanului Planetar, stabilindu-se etape de formare a crustei (mantalei) oceanice, a modului cum se produc ”rupturile” în structura fundului mării, a „plimbării continentelor” etc. Sunt foarte interesante, dar nu ne vom opri asupra lor, deoarece ne îndepărtăm de demersul nostru asumat. Ne vom opri puțin numai asupra teoriei contraamiralului american Harry Hammond Hess[36], în primul rând pentru că este unul dintre marii experți în domeniu și, în al doilea rând, dintr-un motiv sentimental, deoarece este și amiral, dar și om de știință.

[36] Harry Hammond Hess, conform Wikipedia (engleză), a fost geolog și ofițer al Marinei Statelor Unite în cel de-al Doilea Război Mondial. Considerat unul dintre „părinții fondatori” ai teoriei unificatoare a tectonicii plăcilor, contraamiralul Harry Hammond Hess s-a născut pe 24 mai 1906, în New York și a decedat pe 25 august 1969, Woods Hole, Falmouth, Massachusetts

În conformitate cu un articol ce i-a fost dedicat de către American Museum of Natural History[37] acesta a determinat modul în care lanțurile muntoase oceanice, numite crestele oceanului, sunt fundamentale pentru mișcarea tectonică care duce la deriva continentelor și, de asemenea, a încorporat ideea propusă de geologul elvețian Emile Argand, din anii 1920, că centurile montane submerse sunt create și atunci când două continente se ciocnesc.

Deși se produc în timp îndelungat, mișcările tectonice sunt o realitate și, deși nu s-a dovedit științific faptul că pot fi și de scurtă durată, cu modificări ale structurii și formei fundului mării, nu putem exclude această posibilitate. Să nu uităm că cel mai lung lanț muntos de pe planetă nu este nici al Anzilor și nici al Himalayei, ci un lanț muntos subacvatic lung de 47.000 mile (terestre-n.n), adică 75.000 Km, după unele surse[38] sau 40.389 de mile, adică 65.000 Km după alte surse[39]. Acești munți, practic, sunt produsul mișcării plăcilor tectonice și sunt supuși permanent, la modificări, ca urmare a acestora.

Litosfera sau porțiunea exterioară a planetei, care este de aproximativ 100 Km. grosime, datorită mișcărilor convective ale mantalei, se rupe în plăci care se mișcă în jurul planetei, îndepărtându-se sau ciocnindu-se între ele. Toate aceste mișcări ale solidelor și rocilor care formează mantaua planetei sunt un fenomen de „curgere” care are valoarea de deplasare de câțiva centimetri pe an[40]. Suficient ca, într-un interval de timp relativ scurt, să producă modificări ale fundului mării, care se extind și în zonele unde, deja, avem adâncimi mici, care constituie pericole de navigație și, în consecință, pericole pentru securitatea maritimă. Un exemplu elocvent îl avem în zona Capului Tuzla, unde stâncile aflate la o adâncime la limita de pericol, pot deveni, în timp, chiar un pericol, prin schimbarea formei și dimensiunii lor. Orice cutremur din zonă, produs de către mișcările plăcilor tectonice, în mod automat, produce

---

[37] Harry Hess: *One of the Discoverers of Seafloor Spreading*, American Museum of Natural History, Curriculum Collections, Earth Inside and Out, https://www.amnh.org/learn-teach/curriculum-collections/earth-inside-and-out/harry-hess-one-of-the-discoverers-of-seafloor-spreading

[38] http://www.pbs.org/wgbh/aso/tryit/tectonics/divergent.html

[39] *** *What is the longest mountain range on Earth*?, National Ocean Service, National Oceanic and Atmospheric Administration, Department of Commerce, Washington D.C. , https://oceanservice.noaa.gov/facts/midoceanridge.html

[40] Dr. Ro Kinzler, Mantle *Convection and Plate Tectonics*, Khan Academy, Mountain View, California, https://www.khanacademy.org/partner-content/amnh/earthquakes-and-volcanoes/plate-tectonics/a/mantle-convection-and-plate-tectonics

modificări ale fundului mării. De aceea se măsoară, periodic, adâncimile și se reactualizează hărțile de navigație. Și ca să fim mai convingători, reamintim faptul confirmat științific al evoluției înălțimii lanțului muntos himalayan, care este un produs al coliziunii continue a plăcii indiene cu cea eurasiatică, care face ca și măsurătorile înălțimilor acestor munți să evolueze. Astfel, Muntele Everest crește în înălțime în jur de doi centimetri anual![41] Și ca să nu lăsăm informația în aer, să menționăm că nu vor crește la infinit. Datorită gravitației și mișcărilor tectonice, periodic, se vor „prăbuși", scăzând în înălțime. Și asta se va întâmpla și pe fundul oceanelor. Practic, vor fi creșteri și descreșteri, într-o dinamică de lungă durată.

Revenind la oceane, rezultatul mișcărilor tectonice este cu mult mai puțin cunoscut. Practic, precizia în cunoașterea fundului oceanului, materializată în rezoluția hărților cele mai bune, este de 1 Km^2.[42]

De aceea am subliniat importanța modificării fundului mării și, am adăuga și cunoașterea cât mai exactă a caracteristicilor sale, având la bază date cât mai recente. Acest lucru are un aport deosebit pentru securitatea maritimă și trebuie luat în calcul în orice demers orientat spre configurarea unui sistem instituționalizat de securitate maritimă.

Erupțiile vulcanice sunt un efect final al mișcărilor tectonice și, de aceea le trată ca element de sine stătător. Dacă mișcările tectonice sunt continue și cutremurele care le însoțesc produc efectele pe care le-am descris mai sus și modificarea scoarței terestre (respectiv a fundului mărilor și oceanelor) este permanentă, erupțiile vulcanice sunt episodice, vulcanii „murind" în timp, dar apărând alții noi, de regulă în zone bine determinate, cu o evoluție vulcanică consacrată.

Efectul erupțiilor vulcanice în mediul marin, pe lângă efectele pe care le-am prezentat când am analizat problema tsunami-urilor, este că, prin masa enormă de materie incandescentă pe care o degajă, creează modificări ale fundului mărilor, construind forme de relief din toată gama geologică, inclusiv munți! La acestea se adaugă și cantitatea enormă de gaze și pulberi eliberate în atmosferă și care sunt o problemă serioasă pentru activitățile din mediul marin.

---

[41] *** *Tectonic Motion: Making the Himalayas*, Public Broadcasting Service (PBS), Arlington, Virginia, February 11, 2011, https://www.pbs.org/wnet/nature/the-himalayas-tectonic-motion-making-the-himalayas/6342/

[42] https://marinedevelopments.blog.gov.uk/2020/04/09/huge-underwater-mountain-mapped-in-st-helena/

Aparent, acest aspect este secundar, numai că, în realitate, nu este deloc așa. Instituții de prestigiu, cum este, de exemplu, *National Oceanic and Atmospheric Administration*, din cadrul *US Department of Commerce*, atrag atenția că cenușa vulcanică poate afecta în mod grav siguranța maritimă, prin[43]:

- înfundarea filtrelor de admisie a aerului, într-un timp extrem de scurt;
- particulele foarte abrazive care sunt în componența sa și care, odată pătrunse în componentele motoarelor, pot duce la deteriorarea sau distrugerea acestora;
- în combinație cu apa, care este principala componentă a erupțiilor vulcanice în mediul marin, creează gaze toxice care se „leagă" de particulele solide și, în final, cad la bordul navelor pe pielea oamenilor sau pe metale, pe care produc coroziuni puternice;
- formarea plutelor ponce, de către anumite tipuri de cenușă vulcanică, care nu se dizolvă ușor în apă și care plutesc pe suprafața oceanului. Aceste plute pot bloca foarte repede aportul de apă sărată, ceea ce poate duce la supraîncălzirea mașinilor de la bordul navei, dependente de răcirea serviciului de apă de mare;
- Cantități mari de cenușă vulcanică reduc vizibilitatea, ceea ce reprezintă un pericol pentru navigație

Am făcut această mică digresiune, deși cenușa vulcanică nu are treabă cu modificarea fundului mării, deoarece așa cum am arătat mai sus, totuși poate afecta securitatea pe mare și nu numai.

Erupțiile destul de dese de-a lungul limitelor divergente ale plăcilor tectonice, formează un fund nou al oceanului, cu o altă configurație. Cine își închipuie că acest proces este la fel de rapid ca cel terestru, se înșală.

Așa cum arată specialiștii, procesul de „împrăștiere a fundului mării" este un proces care este foarte lent (1-15 cm. pe an), dar continuu, formând

[43] *** *Maritime Impacts of Volcanic Eruptions: A Guide for the Prudent Mariner*, US Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Weather Service, National Centers for Environmental Prediction, NOAA Center for Weather and Climate Prediction (NCWCP), Ocean Prediction Center, January 4, 2019, https://ocean.weather.gov/volcano/

munți submarini și chiar insule.[44] De remarcat este faptul că aproximativ trei sferturi din activitatea vulcanică se desfășoară în apă.[45]

De regulă, erupțiile vulcanice se produc la adâncimi mari, nefiind observate de la suprafață, dar cutremurele care le precedă sunt un semnal ce nu trebuie ignorat. Tot ca regulă, de obicei, erupțiile au loc în zone consacrate, la limita dintre plăcile tectonice și creează noi formațiuni stâncoase care se alătură, de regulă, celor existente, formând munți subacvatici ale căror creste pot să ajungă până la adâncimi de câțiva metri de la suprafața apei, constituind temutele ”stânci subacvatice”, dar și insule greu vizibile, mai ales pe vreme rea. De aceea sunt rute recomandate, mai ales în anumite zone de larg ale mărilor și oceanelor, dar și în zona insulelor din zona cu activitate vulcanică submarină.

Multe nave nu respectă recomandările privind limitele de încărcare a navelor și, astfel, fac să crească pescajul navei. De asemenea, pentru a scurta durata transportului, se abat de la rutele recomandate și aleg rute care par mai scurte. Aceste două abateri, pot fi fatale. Așa cum arătam anterior, se cunoaște extrem de puțin ce se află sub apă și, sub apele aparent liniștite, cu adâncimi liniștitoare, pot fi produsele vulcanilor care, de multe ori nici nu sunt localizați și care, prin erupția lor continuă, reconfigurează fundul mării din zona respectivă.

Modificările fundului mării provocate de explozii puternice, deși sunt foarte rare, nu sunt imposibile și, așa cum am arătat la prezentarea despre tsunami, acestea pot fi produse de explozii puternice, prin dislocarea bruscă a unor mase mari de apă, dar acesta nu este singurul efect. Concomitent sunt dislocate mase mari de roci de pe fundul mării sau din zona costieră, care ajung în diferite locuri din zonă, unde formează o nouă structură a fundului mării, cu o configurație diferită de cea inițială, care figura pe hărțile de navigație. Este evident că este necesară o nouă recartografiere a fundului mării, iar în cazul rutelor de navigație din apropierea coastei și, mai ales, în zone înguste de trafic, sunt necesare o serie de lucrări ce nu pot fi ignorate și nici întârziate, cum ar fi dragajul. De asemenea, este necesară o reevaluare a măsurilor de securitate

[44] **** Do volcanic eruptions happen underwater?Underwater volcanic activity is a constant process that shapes the features of the ocean*, Office of Ocean Exploration and Research, National Oceanic and Atmospheric Administration,U.S. Department of Commerce, https://oceanexplorer.noaa.gov/facts/volcanoes.html
[45] *Ibidem*

maritimă în zonă, care, de regulă, încep prin securizarea zonei și, treptat, realizarea siguranței de navigație necesare.

Înmulțirea navelor cu propulsie nucleară este principala potențială sursă de explozii submarine catastrofale. Navele și submarinele nucleare care s-au scufundat, din diverse cauze, sunt principala sursă de îngrijorare. Dar și eventualele explozii submarine care pot avea loc. În atolul Bikini, fundul mării, în locațiile unde au avut loc explozii nucleare în perioada anilor 1946-1958, a fost cercetat după mai mult de 70 de ani și a oferit un peisaj înfiorător, unul dintre cratere, de exemplu, având o adâncime de 56 metri[46]

Vom pomeni numai operațiunea *"Crossroads"*, care s-a derulat între 1iulie-31 august 1946, în această locație, când peste 90 de nave rămase din al doilea război mondial și nave vechi, clasate, au fost dispersate ca o flotă fictivă, pe o suprafață considerabilă, după care s-au detonat două bombe nucleare - una în aer și una la 30 metri sub apă, cu scopul de a se testa efectul armelor nucleare asupra navelor, echipamentelor și materialelor[47]. Efectul exploziei sub apă a fost mult mai puternic decât cel al exploziei aeriene și efectele sale, asupra configurației fundului mării se văd și astăzi, așa cum am arătat mai sus.

II.2.5 Uragane, taifunuri, cicloane și furtuni

Acest subiect necesită, mai întâi, câteva clarificări, și anume ce înseamnă aceste fenomene, ce le diferențiază și ce au în comun. Facem acest lucru deoarece cititorii cu informații generale în domeniu folosesc acești termeni la întâmplare și asta se întâmplă chiar și în mass media. După cum vom vedea, problema nu este chiar așa simplă. Cei ce lucrează în domeniul maritim știu foarte bine care sunt diferențele, deoarece trăiesc aceste fenomene „pe viu", cum se spune. În primul rând, și cicloanele și uraganele și taifunurile sunt furtuni și înseamnă exact același lucru, dar denumirile diferă în funcție de locul unde se produc[48]:

---

[46] Mindy Weisberger, *Enormous Craters Blasted in Seafloor by Nuclear Bombs Mapped for the First Time*, LiveScience, December 10, 2019, https://www.livescience.com/mapping-reveals-bikini-atoll-nuclear-craters.html

[47] J. Christopher Johnson, Susan Thaul, William F. Page, Harriet Crawford, Medical Follow-up Agency, Institut of Medicine, *Mortality of Veteran, Participants in the Crossroads Nuclear Test*, National Academy Press, Washington, D.C. 1996, p. 21

[48] *** *What's the difference between hurricanes, cyclones and typhoons?*, BBC, 10 Aug 2019, https://www.bbc.co.uk/newsround/24879162

- Uraganele sunt furtuni tropicale care se formează peste zona de nord a Oceanului Atlantic și zona de nord-est a Pacificului;
- Cicloanele sunt formate peste Pacificul de Sud și Oceanul Indian;
- Taifunurile se formează deasupra zonei de nord-vest a Oceanului Pacific

În esență, așa cum arată, pe site-ul său, *International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (IFRC)*, ”aceste tipuri de dezastre se referă la un sistem de circulație închis la scară largă, în atmosferă, care combină presiunea scăzută și vânturile puternice care se rotesc în sens invers acelor de ceasornic, în emisfera nordică și în sensul acelor de ceasornic, în emisfera sudică”[49]. Mai mult, NASA specifică faptul că uraganele și taifunurile sunt denumiri locale date cicloanelor tropicale[50]

Furtuni sunt peste tot în lume. Și pe uscat, dar, mai ales pe mare. Să vedem, totuși, ce le diferențiază pe uragane, taifunuri și cicloane față de furtunile obișnuite. Practic, o furtună are statutul de furtună când viteza vântului depășește 63 Km/h, iar când viteza vântului depășește 119 Km/H, devine taifun, uragan sau ciclon. De aici începe și clasificarea acestora, fiind convenite cinci categorii de putere, cea mai mere fiind când viteza vântului depășește 249 Km/h.[51]

Odată lămurite aceste probleme, ne vom opri puțin la denumirile cu care sunt botezate aceste fenomene meteorologice. Conform *World Meteorological Organization (WMO)*, „există o procedură strictă pentru a determina o listă de nume de cicloane tropicale într-un bazin oceanic de către organismul regional ciclontropical responsabil pentru acest bazin la reuniunea sa anuală/ bienală. Există cinci organisme regionale de ciclon tropical, și anume *Comitetul escap/WMO typhoon, wmo/ESCAP Panel on Tropical Cyclones, RA I Tropical Cyclone Committee, RA IV Hurricane Committee* și *RA V Tropical Cyclone Committee*. De exemplu, Comitetul uraganelor prestabilește o listă a numelor uraganelor timp de șase ani, separat, în cadrul sesiunii sale anuale. Lista

[49] *** *Meteorological hazards: Tropical storms, hurricanes, cyclones and typhoons*, IFRC, https://www.ifrc.org/en/what-we-do/disaster-management/about-disasters/definition-of-hazard/tropical-storms-hurricanes-typhoons-and-cyclones/

[50] *** *What is a Hurricane, Typhoon, or Tropical Cyclone?*, NASA apud NOAA’s Atlantic Oceanographic and Meteorological Laboratory (AOML) , US Department of Commerce https://gpm.nasa.gov/education/articles/what-hurricane-typhoon-or-tropical-cyclone

[51] *** *Typhoon? Hurricane? Cyclone? Here's the difference*, CBS News, NOVEMBER 11, 2013, https://www.cbsnews.com/news/typhoon-hurricane-cyclone-heres-the-difference/

denumirilor uraganelor este propusă de membrii săi, care includ serviciile meteorologice și hidrologice naționale din America de Nord/Centrală și Caraibe. Procedurile de denumire în alte regiuni sunt aproape la fel ca în Caraibe. În unele regiuni, listele sunt stabilite în ordine alfabetică a numelor. În alte regiuni, listele sunt stabilite urmând ordinea alfabetică a numelor de țară.

În general, cicloanele tropicale sunt numite în conformitate cu normele la nivel regional."[52]

O furtună presupune următoarele „ingrediente"[53]:

- Umezeală – care produce norii;
- Instabilitatea aerului – când masele de aer cald și umed este deasupra solului, iar masele de aer rece și uscat situat deasupra;
- Ascensiunea – care provine din diferențele de densitate ale maselor de aer, masele de aer cald fiind mai puțin dense, înălțându-se

Aceste mase de aer, care se pot ridica la înălțimi de peste 15 Km., formează norii de furtună. În acești nori sunt curenții de aer ascendenți și descendenți, care se deplasează cu viteză mare, acționează simultan și care, atât timp cât acționează, produc efectele maxime ale furtunilor: tornade, grindină, vânturi și inundații. Oprirea acțiunii acestor curenți înseamnă și oprirea furtunii.

Există, bineînțeles, descrieri mult mai complete și mai complexe ale furtunilor și ale cauzelor care stau la baza producerii lor, dar pe noi ne interesează efectele lor, deoarece influențează în mod direct și semnificativ securitatea în domeniul maritim.

Amenințările naturale la adresa securității maritime, produse din cauze meteorologice afectează atât porturile, instalațiile portuare, funcționalitatea sistemelor de căutare-salvare și salvare-avarii, comunicațiile, integritatea fizică și, de ce nu, și psihică a personalului, navele aflate în porturi și rade și echipajele acestora, dar, în mod deosebit, și navele și echipajele aflate pe mări și oceane. Unii autori, remarcă, în mod distinct situația navelor și echipajelor aflate în porturi necunoscute, dar aici este vorba, de regulă de navele destinate agrementului (iahturi, nave pe pernă de aer, mici ambarcațiuni).[54]

---

[52] *** *Tropical Cyclone Naming*, World Meteorological Organization (WMO), https://public.wmo.int/en/our-mandate/focus-areas/natural-hazards-and-disaster-risk-reduction/tropical-cyclones/Naming

[53] https://scijinks.gov/thunderstorms-video/

[54] Daniel J. Benny, Ph.D., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts, and ships*, CRC Press, Taylor&Francis Group, New York, 2016, p.40

Pericolele care sunt generate de către factorii meteorologici pot genera reale catastrofe. Și probabilitatea de producere a acestora este cu mult mai mare decât cele ce ar putea fi generate de toate celelalte pericole la un loc.

Se estimează că, zilnic, în lume, se produc peste 40.000 de furtuni, adică în jur de 14,6 milioane într-un an.[55] Pagubele se ridică la ordinul sutelor de miliarde, numi SUA, preconizând, în anul trecut, pagube de 54 miliarde $, numai ca urmare a furtunilor și uraganelor, adică 0,3% din PIB.[56]

Urmările acestor furtuni sunt multiple (**Fig. 8**) și măsurile de atenuare a efectelor acestora necesită o serie de măsuri.

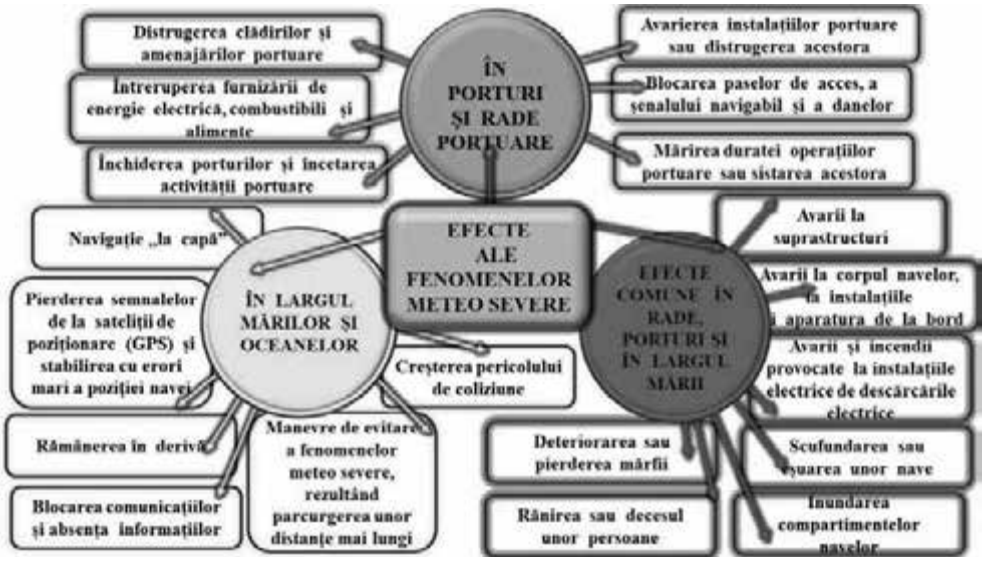


Fig. 8 Efecte ale fenomenelor meteorologice severe în domeniul maritim
Sursa: Concepție proprie

Toate aceste efecte ale fenomenelor meteo severe presupun atât măsuri de securitate specifice, dar și profesionalism desăvârșit al celor implicați în activități din domeniul maritim. Exemple am putea da multe, dar datorită faptului că fenomenele meteorologice sunt cauza majoritară nu numai a unor accidente multiple, dar și a unor catastrofe multiple, ne vom rezuma numai la ce am prezentat mai sus și vom continua și cu analiza celorlalte pericole și

[55] *** *Introduction to Thunderstorms*, National Weather Service, National Oceanic and Atmospheric Administration, US Dept of Commerce, https://www.weather.gov/jetstream/tstorms_intro
[56] *** *CBO: Hurricanes and Storm Flooding Taking a $54 Billion Annual Toll*, Homeland Security Today, April 11, 2019

amenințări la adresa securității maritime, de data aceasta datorate, exclusiv, acțiunii umane, de cele mai multe ori voluntare și cu intenție clară.

II.3 Pericole și amenințări ca urmare a acțiunii umane

Anterior am arătat care sunt efectele naturii asupra securității maritime și, practic, deși efectele pot fi catastrofale, nu avem decât cinci amenințări din partea naturii. Nu același lucru putem spune despre efectele acțiunii distructive umane asupra securității maritime și, paradoxal, în mod direct asupra semenilor. Acestea sunt cu mult mai multe și, dacă pericolele de sorginte naturală sunt constante ca tipologie, cele provocate de om, evoluează și se înmulțesc.

Foarte puține dintre pericolele și amenințările îndreptate împotriva securității maritime, comise de oameni, sunt întâmplătoare și sunt rezultate ale neglijențelor și erorilor umane, majoritatea fiind generate în mod deliberat, uneori cu o violență extremă, ce poate întrece și catastrofele naturale. Ceea ce spunea cu peste două mii de ani în urmă Cicero, *sæpe nihil inimicus homini quam sibi ipse* (adesea, omul își este, sieși, cel mai mare dușman), se potrivește perfect cu subiectul nostru. Și, pe măsură ce vom înainta în analiza noastră, acest mare adevăr se va dovedi și în domeniul securității maritime, unde omul produce cele mai mari rele.

Practic, pericolele și amenințările la adresa securității maritime le putem grupa în trei mari categorii **(Fig. 9**), dintre care, majoritatea absolută este reprezentată de actele deliberate.

Fig. 9 Principalele grupe de pericole și amenințări la adresa securității maritime, produse de oameni

Sursa: Concepție proprie

Pericolele și amenințările ipotetice sunt acele pericole și amenințări care nu s-au manifestat nici faptic, nici ca intenție în zona de securitate maritimă avută în vedere, dar care, sunt luate în calcul în mod preventiv, chiar dacă nu se vor produce niciodată. De exemplu, în Marea Neagră și mai ales în zona de securitate maritimă a României, nu există nici pericolul și nici amenințarea unor acte de piraterie, dar nu poate fi exclusă total această posibilitate, deoarece și în Marea Neagră au fost, odată și pirați. Astfel, de exemplu, pe 25 mai 1455, cetățenii din cetatea Albă se plângeau de atacurile piraterești ale genovezilor[57].

De aceea, o strategie de securitate maritimă trebuie să aibă în vedere realitățile existente, dar să opereze și cu ipoteze, pentru a-i asigura viabilitate și, de ce nu, predictibilitate.În cadrul primei categorii de pericole și amenințări la adresa securității maritime, provocate de oameni, exclusiv în mod deliberat, în opinia noastră (**Fig. 10**), sunt cazuri distincte de pericole și amenințări unde securitatea maritimă trebuie să vizeze nu numai măsuri de răspuns și prevenție, ci și de acțiune directă care să vizeze factorul care le generează – omul.

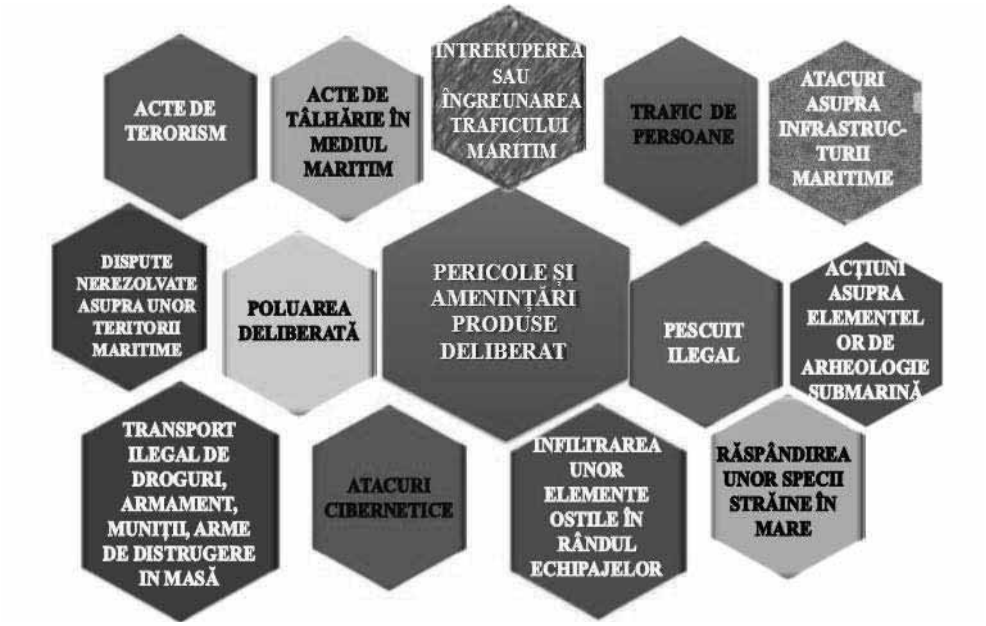


Fig. 10 Pericole și amenințări la adresa securității maritime produse în mod deliberat
Sursa: Concepție proprie

[57] Claudiu Pădurean, *Cum a ajuns Oceakovul colonia Moldovei*, România Liberă, 21.02.2013

Folosind exemplul de mai sus, al pirateriei, este evident că numai măsurile de securitate nu rezolvă problema, ci oferirea altor posibilități de existență celor care practică pirateria, astfel încât să renunțe singuri, nu sub imperiul forței. Niciodată, nu o să întâlnim francezi, englezi, germani, suedezi etc. practicând pirateria. Și este evident de ce. Pirateria și, în general actele de tâlhărie pe mare, marcate de violență, sunt un efect al sărăciei, nu al dorinței de adrenalină.

Vom analiza, acum, pe rând, toate cele 13 elemente care în opinia noastră, constituie pericole și amenințări la adresa securității maritime și care sunt urmare a unor acte umane deliberate, fiind, aproape în totalitate, infracțiuni și care sunt abordate ca atare.

II.3.1 Acte de terorism în domeniul maritim

Actele de terorism în domeniul maritim sunt forma cea mai violentă a pericolelor și amenințărilor din acest domeniu, în primul rând pentru faptul că sunt, în majoritate, violențe împotriva persoanelor aflate în imposibilitate de a se apăra și se soldează cu moartea, rănirea sau sechestrarea acestora. La acest aspect se adaugă și distrugerile materiale care, în unele cazuri, pot căpăta dimensiunile unei catastrofe.

De foarte multe ori, actele de piraterie și jaf armat pe mare sunt confundate cu terorismul în domeniul maritim și acest lucru se întâmplă atunci când nu se cunoaște definirea acestora. Lucrul esențial care le deosebește este faptul că actele de terorism sunt generate de o anumită ideologie pe care persoanele care comit astfel de acte și-au însușit-o și acționează în numele ei, iar pirateria și jaful armat pe mare sunt acte care au un caracter pur tâlhăresc, singurul scop fiind obținerea de venituri (sub formă de marfă sau sub formă de bani).

Deși s-a încercat, la propunerea Indiei (1996) o definire a terorismului, printr-o convenție ce urma să fie semnată de către statele membre, *Comprehensive Convention on International Terrorism (CCIT) – Convenție Multilaterală asupra Terorismului Internațional*, nici până astăzi nu s-a reușit acest lucru. Încercarea de adoptare a acestei convenții de către Adunarea Generală a ONU, a fost abandonată în anul 2013, datorită faptului că față de textul acceptat de majoritatea țărilor membre, există trei actori principali care se opun, din diferite rațiuni proprii: SUA, Organizația Statelor Islamice și țările din America Latină.

India, țara inițiatoare, a marcat acest insucces prin ambasadorul său la ONU, care a arătat că: „. Incendiile continuă să ardă la orizontul nostru, cerând din partea noastră colaborare, nu concurență, inovație, nu inerție"[58].

Neavând o definiție a terorismului, normal că nu există nici o definiție unanim acceptată a terorismului în domeniul maritim cum, mult timp nu a existat o definiție a jafului armat pe mare, dar unele elemente care se regăsesc în *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (Convenția pentru suprimarea actelor ilegale împotriva siguranței navigației maritime)*, din anul 1988 (”orice încercare sau amenințare de a prelua controlul asupra unei nave cu forța; deteriorarea sau distrugerea unei nave sau a încărcăturii acesteia; rănirea sau uciderea unei persoane de la bordul unei nave; punerea în pericol, în vreun fel, a navigației în siguranță a unei nave care se deplasează din apele teritoriale”)[59] pot ajuta la elaborarea unei definiții care să caracterizeze cât mai bine acest fenomen. Oricum, această convenție descrie fenomenul, dar nu îl definește.

O încercare de definire găsim și la *Council for Security Cooperation in the Asia Pacific Working Group (Grupul de lucru al Consiliului pentru Cooperare în domeniul Securității în zona Asia Pacific) – CSCAP* care definește terorismul maritim ca fiind ”acțiunea de a întreprinde acte și activități teroriste în cadrul mediului maritim, împotriva navelor sau a platformelor, pe mare sau în port sau împotriva oricăruia dintre pasagerii sau personalul acestora, împotriva instalațiilor costiere sau stațiunile turistice, zonele portuare și orașele portuare.”[60]

Definiția este destul de mulțumitoare, dar poate fi, în concepția noastră, reformulată astfel: ***Terorismul maritim este forma particulară de terorism care constă în a iniția, pregăti și întreprinde acțiuni teroriste care afectează siguranța în domeniul maritim***. Argumentele noastre pentru o astfel de definiție sunt următoarele:

1. Sintagma „acte și activități” folosește două denumiri care exprimă același lucru și pot fi mai bine sintetizate în sintagma „acțiuni” care, într-adevăr pot fi un atac care înseamnă un pericol în sensul propriu al

[58] *** *Inability To Address Terrorism Casts Doubt On Relevance Of UN: India*, New Delhi Television Limited (NDTV), January 23, 2020, https://www.ndtv.com/india-news/inability-to-address-terrorism-casts-doubt-on-relevance-of-un-india-2168485

[59] United Nations, International Maritime Organization, *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*, concluded at Rome, on 10 March 1988, UN Treaties, Vol. 1678, I-29004, art. 3, pp.224-225

[60] Mohammed Abdullah Younis, *Maritime Terrorism, Consequences for the Middle East*, FUTURE for Advancend Research&Studies, Analisis, Security Studies, Item 99, April 20, 2015, Abu Dhabi, U.A.E., https://futureuae.com/en-us/Mainpage/Item/99/maritime-terrorism-consequences-for-the-middle-east

cuvântului sau doar o acțiune de intimidare, de amenințare, de șantaj, de creare a unei psihoze colective, de pregătire a unui atac etc., care, în fapt este, de regulă, precursoare a unui atac;

2. Sintagma „mediul marin" este destul de restrictivă și, de regulă, are conotație de „natură marină", în sens biologic, cel mai adesea, iar sintagma „domeniul maritim" exprimă ansamblul care cuprinde și mediul marin, dar, mai ales, tot ce are legătură cu activitatea legată de mare (industrie, transport, știință și cercetare, navigație, hidrometeorologie specifică, sport, turism, legislație, tradiție și cultură etc.). În acest sens, este de menționat faptul că în limba engleză, pentru a se evita orice confuzie, pentru ceea ce noi numim „domeniul maritim" există sintagma „maritime realm" care este mult mai cuprinzătoare decât „maritime domain". Mai plastic spus, este diferența dintre „împărăție" și „moșie".

Terorismul maritim, practic, în concepția noastră, constă în patru faze distincte (**Fig. 11**), inițiere, pregătire și execuție, după care urmează faza de prezentare a revendicărilor și de asumare și motivare a atacurilor. fiecare dintre acestea presupunând o serie de activități, deoarece terorismul, având la bază o doctrină, un suport ideologic sau doar o simplă concepție, necesită o pregătire laborioasă, care, uneori, poate dura și ani de zile.

Dacă pirateria este un act de tâlhărie, fără implicații ideologice, cu singurul scop de a obține valori (mărfuri și bani), terorismul este, deja, un sistem complex care, pentru a fi combătut, trebuie bine cunoscut și alese măsurile cele mai eficiente, mergându-se de la efecte spre rădăcina sa ideologică, care, odată anihilată, duce la dispariția fenomenului pe care l-a declanșat. Concomitent, până la eliminarea cauzei, trebuie luate măsuri de securitate adecvate, care să asigure siguranța optimă în domeniul maritim. Mai plastic spus, dacă se produce o spărtură în gard, imediat trecem la repararea și consolidarea lui, ținând cont de vulnerabilitățile ce au facilitat producerea, în timp ce căutăm și eliminăm cauza care a produs fenomenul. Deși pare simplu, cea de-a doua parte este cel mai greu de realizat. Așa este și cu terorismul.

Marea, așa cum arată un cunoscut consultant în domeniul securității maritime, oferă terorismului maritim două mari oportunități: „posibilitatea de a lovi ținte aflate pe mare și posibilitatea de a transporta arme, militanți și alte mijloace de sprijin dintr-un loc până în alte locuri, beneficiind de nivelul scăzut de control și de aplicarea legii, fapt ce oferă un mediu propice pentru pregătirea și conducerea operațiunile teroriste din domeniul maritim, lucru de neconceput pe uscat".[61]

---

[61] Emilio Bonagiunta, *Maritime terrorism*, Sage International, Strategic Advise&Geopolitical Estimates, SAGE International Organisation, Australia, 2010, p. 1

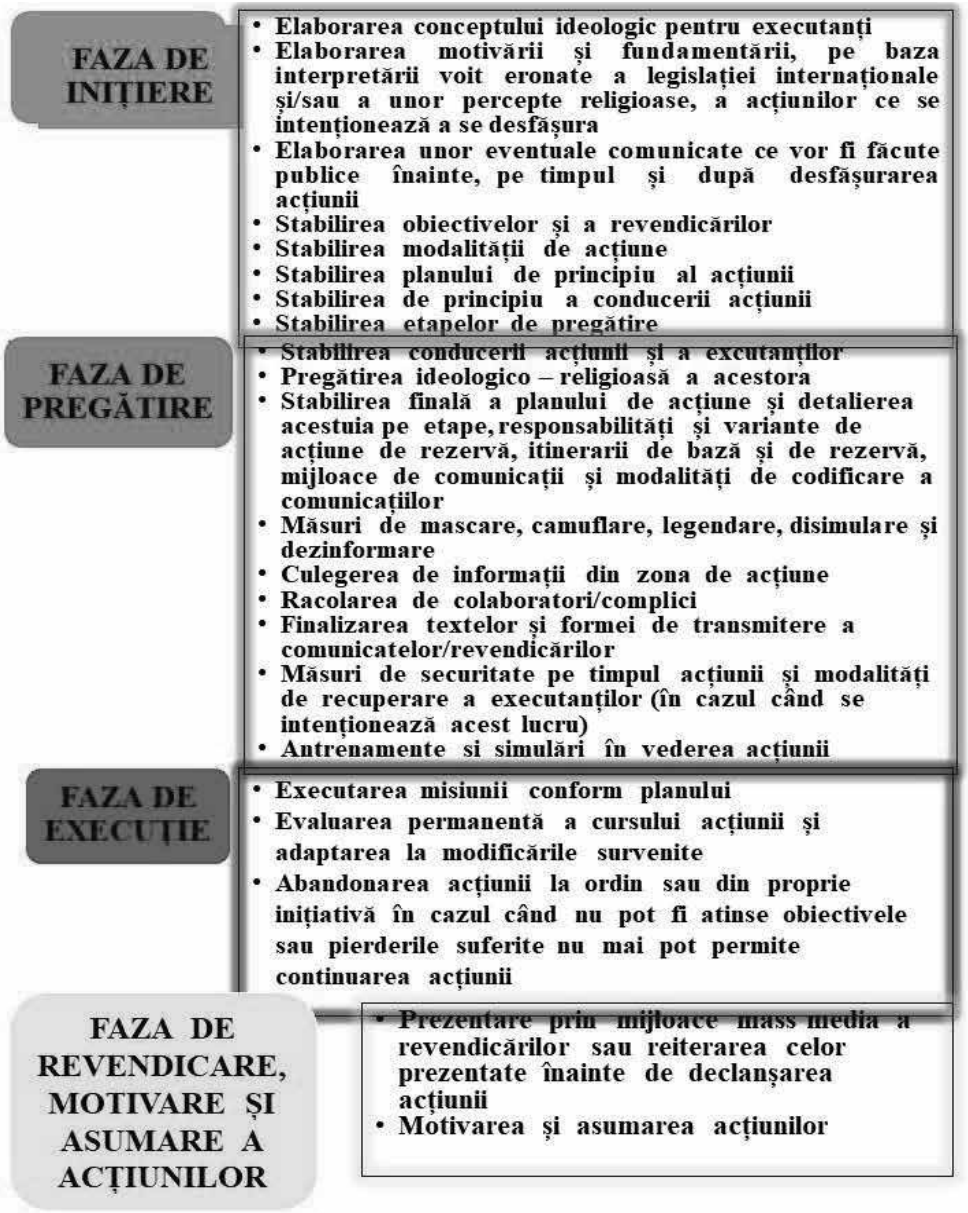


Fig. 11 Fazele terorismului maritim
Sursa: Concepție proprie

Terorismul maritim, ca orice formă de terorism, fiind de sorginte ideologică, are obiectivele sale specifice (**Fig. 12**), care, chiar dacă au multe în comun cu formele de terorism care au obiective terestre sau aeriene, sunt, evident, influențate foarte mult de mediul în care se acționează sau din care se acționează, respectiv mediul maritim.

ATACURI DINSPRE USCAT ASUPRA OBIECTIVELOR DIN DOMENIUL MARITIM

- ❑Avarierea (scufundarea) unor nave (inclusiv militare) aflate în porturi, șantiere navale, rade, estuare, golfuri în special cu rachete, drone și dispozitive explozive amplasate de scafandri
- ❑Capturarea unor nave (inclusiv militare) și a încărcăturii acestora
- ❑Distrugerea sau avarierea unor obiective portuare, construcții hidrotehnice, instalații off-shore din apropierea coastei, a sistemelor de siguranță a navigației și a amenajărilor de navigație, precum și blocarea căilor de acces în porturi
- ❑Distrugerea sau avarierea elementelor care asigură lanțurile energetice vitale (nave de transport produse petroliere, gaze lichefiate, minereuri radioactive, cărbune; terminale petroliere etc.)
- ❑Blocarea șenalelor navigabile portuare
- ❑Distrugerea sau avarierea cablurilor și conductelor submarine
- ❑Luare de ostatici
- ❑Atacuri cu arme nucleare, bacteriologice sau chimice în domeniul maritim
- ❑Atacuri cibernetice
- ❑Poluare deliberată în mediul maritim

ATACURI DE PE MARE ASUPRA OBIECTIVE AFLATE LA LARG

- ❑ Capturarea unor nave (inclusiv militare) și a încărcăturii acestora;
- ❑ Distrugerea sau avarierea unor nave aflate în marș, inclusiv cu drone
- ❑ Luare de ostateci
- ❑ Sabotarea unor activități economico-științifice (pescuit, cercetare, turism etc.)
- ❑ Distrugerea sau avarierea de cabluri și conducte submarine
- ❑ Atacuri asupra platformelor de foraj marin, inclusiv cu drone
- ❑ Blocarea lanțurilor de aprovizionare energetică
- ❑ Blocarea punctelor obligatorii de trecere
- ❑ Atacuri cibernetice

ATACURI DINSPRE MARE ASUPRA UNOR OBIECTIVE AFLATE ÎN ZONA COSTIERĂ ȘI PE LITORAL

- ❑ Lovirea unor obiective de pe litoral, din porturi, băi, estuare, prin lansare de rachete și drone de pe platforme aflate pe mare
- ❑ Capturarea unor nave (inclusiv militare) și a încărcăturii acestora
- ❑ Luare de ostateci
- ❑ Avarierea sau distrugerea unor obiective portuare, instalații, sisteme de siguranță a navigației, construcții hidrotehnice, instalații off-shore din apropierea coastei, și blocarea căilor de acces în porturi cu scafandri lansați de pe mare
- ❑ Avarierea (scufundarea) unor nave (inclusiv militare) aflate în porturi, șantiere navale, rade, estuare, golfuri cu dispozitive explozive plasate de scafandri lansați dinspre mare
- ❑ Atacuri cu arme nucleare, bacteriologice sau chimice în domeniul maritim, în special cu drone
- ❑ Atacuri cibernetice

Fig. 12 Obiectivele atacurilor teroriste
Sursa: Concepție proprie

Unii autori iau în calcul și atacuri din aer spre mediul maritim[62], dar , până acum neexistând niciun exemplu, am considerat să nu ne oprim asupra acestui subiect. Aceasta nu înseamnă că nu acceptam că poate exista și această posibilitate de atac terorist în domeniul maritim. Din contră. De aceea am și nominalizat iminența folosirii dronelor.

Deși au fost luate măsuri importante pentru combaterea terorismului maritim și legislația internațională a fost revizuită și adaptată la noile realități, specialiștii marcanți în domeniu, cum este, de exemplu, Rüdiger Wolfrum, care în calitate de președinte al *International Tribunal for The Law of The Sea (Tribunalul Maritim Internațional)* susținea că instrumentele de combatere a terorismului maritim „indică faptul că acestea se află într-o stare de tranziție”[63] și că „măsurile luate în fața amenințării terorismului pot duce la o limitare temporară a libertății de navigație”[64].

Deși, de peste 30 de ani, numai 2% dintre actele teroriste sunt din domeniul maritim, se arăta într-un studiu, potențialul acestei forme de terorism, maritim, este în creștere și nu poate fi neglijat.[65]

Bineînțeles că terorismul are predilecție pentru obiective terestre, deoarece sunt mai ușor de accesat, loviturile asupra acestora au impact mai mare în opinia publică și mass-media, pagubele produse sunt mai mari și, foarte important, organizarea unor astfel de acțiuni teroriste costă mult mai puțin decât cele care au legătură cu mediul marin, unde este nevoie de personal specializat, foarte bun cunoscător al acestui mediu, de logistică mult mai greu de realizat și de mijloace de transport al personalului implicat, mult mai costisitoare și mult mai expuse. De asemenea, marea este extrem de imprevizibilă și poate diminua drastic șansele de reușită, crescând șansele de eșec.

Intensificarea luptei conta pirateriei și jafului armat pe mare a contribuit în mare măsură la diminuarea tendinței de dezvoltare a terorismului maritim. Pare paradoxală afirmația, dar, de foarte multe ori pirateria și jaful armat pe mare se întâlnesc cu terorismul, uneori având scopuri comune și, bineînțeles că terorismul maritim este constrâns de acțiunile celor care combat pirateria și jaful armat pe mare.

Practic, așa cum arată unii autori, terorismul maritim a fost statuat prin atacul din ianuarie 1961 asupra navei de pasageri Santa Maria, care naviga sub

---

[62] Catherine Zara Raymond, *Maritime terrorism in SoutheastAsia: A risk assessement*, Paper NO.74, Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore, March 2005, p. 3

[63] Rüdiger Wolfrum, Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law, Japan Society for Defense Studies, 2008, p.17

[64] Rüdiger Wolfrum, *Freedom of Navigation: New Challenges, International Tribunal for the Law of the Sea*, Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention, Center for Oceans Law and Policy, Volume: 13, 01 Jan 2009, pp. 79-101

[65] Michael D. Greenberg, Peter Chalk, Henry H. Willis, Ivan Khilko și David S. Ortiz, *Maritime Terrorism: Risk and Liability, Chapter Two: The Contemporary Threat of Maritime Terrorism*, Published 2006 by the RAND Corporation, p.9

pavilion portughez[66]. La bord erau 600 de pasageri și 300 de membri ai echipajului, dar, printre aceștia și 24 militanți de stânga din Spania și Portugalia, conduși de un fost ofițer, Henrique Galvão. Acesta din urmă, pentru a atrage atenția opinie publice asupra „Estado Novo" din Portugalia, instaurat de dictatura generalului António de Oliveira Salazar, a pus la cale planul „Dulcinea", care însemna capturarea unei nave și deplasarea înspre insula Fernando Po din Guineea Spaniolă, în Vestul Africii, de unde să atace Angola și să instaureze un guvern portughez fantomă[67].

Nava a fost deturnată în Caraibe și obligată să ia drum spre est. La bord, în timpul luptelor pentru a prelua controlul navei, a fost ucis un ofițer și răniți mai mulți membri ai echipajului.

Aventura teroriștilor s-a terminat după câteva zile, când nava a fost reperată de o grupare navală americană și s-a îndreptat spre Brazilia, au intrat în portul Recife, unde s-au predat autorităților braziliene care i-au acordat azil politic.[68]

În ceea ce privește atacurile teroriste dinspre mare, un exemplu elocvent este cel al uciderii a 166 de oameni și rănirea altor peste 300, în noiembrie 2008, când zece teroriști pakistanezi au atacat orașul Mumbai, venind dinspre mare.[69] Nu vom insista asupra detaliilor, deoarece am vrut să surprindem esența problemei și anume că așa cum am arătat când am descris obiectivele atacurilor teroriste maritime, una din cele trei tipologii de atac este cea dinspre mare spre uscat.

Teroriștii care acționează în domeniul maritim sunt fie oameni din domeniu, fie oameni care parcurg etape de pregătire specifică. Așa avem cazul orgnizației teroriste filipineze *Jemaah Islamyya (JI)*, care, nici mai mult, nici mai puțin, și-au înscris membri la cursuri de scufundări la diferite firme private, scopul final fiind de a avea personal specializat în acțiuni în mediul maritim.[70]

De asemenea, diferite organizații teroriste și-au organizat adevărate structuri navale. De exemplu organizaţia *Liberation Tigers of Tamil Eelan (LTTE)*, cunoscuta sub numele de *„Tigri Tamili"*, încă din 1984 şi-a creat o aripă navală – *Tigrii Mării* care avea în dotare ambarcaţiuni rapide, dar şi nave mai mari, inclusiv nave „fantomă", precum şi echipamente de scufundare, cu

---

[66] Piotr Gawliczek, Aneta Nowakowska-Krystman, *Core Competences of Ppiracy and Maritime Terrorism*, Journal of Defence Resurces Management, Volume 7, Issue 2(13) / 2016, p.175

[67] John Edwards, *The Santa Maria Hijacking*, Ocean Liners Magazine, https://oceanlinersmagazine.com/2018/01/21/1961-portuguese-liner-hijacked/

[68] Jeffrey David Simon, *The Terrorist Trap: America's Experience with Terrorism*, second edition, Indiana University Press, 2001, p. 78

[69] Abhijit Singh, *"Maritime Terrorism in Asia: An Assessment"*, ORF Occasional Paper No. 215, Observer Research Foundation, October 2019, p.2

[70] Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security Terrorism: Piracy, and Challenges for the United States*, Published 2008 by the RAND Corporation, p.22

ajutorul cărora au atacat nave ale Sri Lanka. Efectivele *Tigrilor Mării* se situau la aproximativ 2.000 de oameni, plus 100 – 200 membri sinucigaşi, cunoscuţi sub numele de *Tigrii Negri ai Mării*[71]. De menționat faptul că, deși înfrântă în anul 2009, *LTTE* nu a fost uitată ușor, deoarece suspiciunile de terorism au existat tot timpul în ceea ce o privește. De exemplu Curtea Europeană de Justiție, în iulie 2017 a eliminat această organizație de pe lista neagră a terorismului, dar Uniunea Europeană a declarat că organizația *LTTE* rămâne listată ca organizație teroristă de către UE. Și în ianuarie 2020, Consiliul European a hotărât menținerea acestei organizații pe lista neagră. [72] Și nu fără motiv, bineînțeles!

Putem continua cu destule exemple, începând cu cazul extrem de cunoscut al navei *Achille Lauro* sau cu exemplul de atac terorist maritim asupra *USS Cole*, dar având destule alte pericole și amenințări din domeniul maritim de analizat, ne vom opri aici, nu înainte de a arăta că al-Qaeda deține o adevărată flotă (mergându-se până la cifra de 50 de nave), bine mascată și organizată, opera lui Abd al-Rahim al-Nashiri, un presupus geniu al strategiei nautice a al-Qaeda, capturat la sfârșitul anului 2002[73]. Mai mult, o firmă, *Nova*, despre care existau indicii că aparține al-Qaeda și că se ocupa cu trafic ilegal de migranți, era înregistrată în statul american Delaware și în România![74]

Un caz clasic de terorism statal în domeniul maritim, aproape necunoscut, ne-a fost prezentat de un comandant de cursă lungă cu multă experiență, Constantin Rada, care la data evenimentului, pe 4 martie 1990, era comandantul supertraulerului Bahlui. Nava pescuia, conform unei licențe, în apele republicii Islamice Mauritania. Ca urmare a unui conflict militar, generat de trecerea fluviului Senegal și intrarea în statul Senegal a unor ciobani din Mauritania, aceștia fiind uciși de către senegalezi, Mauritania a ucis toți militarii de origine senegaleză aflați în armata Mauritaniei și aruncați în depozite frigorifice. Prin contractul semnat de România și Mauritania, țara africană trebuia să asigure siguranța staționării și activităților de pescuit ale navelor românești, atâta timp cât acestea se aflau în apele Mauritaniei. Pe data de 4 martie 1990, în cartul 16.00-20.00, nava a fost interceptată de o navă militară senegaleză, care a intrat în apele teritoriale ale Mauritaniei și arestată, pe motiv că pescuiește în apele Senegalului. Nava și echipajul au fost duse în portul senegalez St. Louis și, ulterior, echipajul a fost plasat în arest la Dakar, de unde a fost eliberat două luni mai târziu, prin intervenție diplomatică și după ce s-a plătit o amendă de 500.000$. Și totul datorită faptului că Mauritania nu a

[71] Bjørn Møller, Piracy, *Maritime Terrorism and Naval Strategy*, DIIS report 2009:02, Danish Institute for International Studies, Copenhagen, 2009, p.13

[72] *** *LTTE remains in EU's renewed terrorist list*, Daily Mirror (Sri Lanka), 14 January 2020

[73] *** *Al-Qaeda fleet takes terrorist threat to sea*, The Sidney Morning Herald, January 1, 2003

[74] *Ibidem*

luat niciun fel de măsuri de securitate (cum era prevăzut în contract), iar Senegalul a executat un atac terorist clasic sau o tâlhărie maritimă la nivel stat.

II.3.2 Acte de tâlhărie în domeniul maritim.

II.3.2.1 Acte de tâlhărie îndreptate împotriva navelor, persoanelor și personalului de la bord, bunurilor și proprietăților acestora - pirateria și jaful armat pe mare

Pirateria și forma sa particulară (în opinia noastră), jaful armat pe mare, sunt pericolele și amenințările cele mai frecvente, datorate acțiunii umane, în mediul maritim. Dacă în cazul terorismului maritim s-ar putea scrie un studiu de sute de pagini, despre piraterie și jaful armat pe mare s-ar putea scrie sute de volume, fiindcă istoria acestora este multimilenară și este plină de evenimente și personaje celebre.

Acum personajele care practică pirateria și jaful armat pe mare nu mai sunt celebre, deoarece chiar își doresc anonimatul. Dacă am ști cine sunt, de multe ori am avea surprize de proporții.

De la început, trebuie să arătăm că pirateria și jaful armat pe mare, în fapt, sunt același lucru, adică tâlhărie în mediul maritim, diferența fiind făcută de localizarea acestora. Dar, față de alte forme de tâlhărie întâlnite în mediul maritim, cele două au ca subiect al atacului navele. Restul sunt pur și simplu tâlhării, indiferent care este ținta atacurilor lor. Ținând cont de aceste precizări, putem face o clasificare a actelor de tâlhărie în domeniul maritim (**Fig.13**).

Fig. 13 Acte de tâlhărie în domeniul maritim
Sursa: Concepție proprie

Convenția asupra Dreptului Mării (UNCLOS), cunoscută sub denumirea de Convenția de la Montego Bay, la articolul 101, definește

pirateria. Nu insistăm asupra conținutului, deoarece este arhicunoscut, dar vom sublinia faptul că domeniul de definiție al acestei infracțiuni este marea liberă. Este evident că este o eroare și asta nu o spunem numai noi, ci și toți cei preocupați de securitatea și siguranța maritimă. Pentru a se elimina această eroare, care era evidentă și sub presiunea realității, în anul 2001, prin Rezoluţia A. 922 (22) din 29 noiembrie 2001, a Adunării Generale a Organizaţiei Maritime Internaţionale, pe timpul celei de-a 22-a sesiuni a acesteia, s-a adoptat "Codul de procedură pentru investigarea crimelor de piraterie şi jaf armat împotriva navelor" în care găsim definit jaful armat pe mare, astfel:

"Jaful armat împotriva navelor înseamnă orice act ilegal de violenţă, de sechestrare sau de jaf sau oricare faptă de acest gen, alta decât pirateria, îndreptată împotriva unei nave sau împotriva persoanelor sau proprietăţii de la bordul unei nave"[75]

Deoarece definiția s-a dovedit incompletă și neviabilă, ea a fost modificată în anul 2009[76], devenind o copie a definiției pirateriei, singura diferență, așa cum am arătat mai sus, fiind faptul că această formă de tâlhărie maritimă se petrece oriunde in mediul maritim, mai puțin în marea liberă care este domeniul strict al pirateriei.

Așa cum se vede din figura de mai sus, pirateria și jaful armat pe mare nu sunt singurele acte de tâlhărie din domeniul maritim și nici nu vom insista exagerat de mult asupra lor, deoarece s-a scris și se va scrie în continuare despre ele. După cel de-al doilea război mondial, peste 600 de publicații au furnizat analize referitoare la aceste acte de tâlhărie în domeniul maritim[77]. Ca o concluzie, considerăm că definirea separată a două infracțiuni care se produc în mod identic în mediul maritim, diferind numai localizarea jurisdicțională (în marea liberă și în zone care nu se află în jurisdicția niciunui stat, respectiv în domeniul maritim aflat sub jurisdicția unui stat), nu este deloc fericită. Și să explicăm de ce. De exemplu, o ambarcațiune care comite o tâlhărie împotriva unei nave la 0,1 mile marine (adică un cablu-185,2 metri) în afara apelor teritoriale ale unui stat, deci, în marea liberă, se numește piraterie, iar aceeași infracțiune, comisă la 0,1 mile marine în interiorul apelor teritoriale ale unui stat, este jaf armat pe mare. Pirateria poate fi combătută de către oricine, jaful armat pe mare numai de către statul în apele căruia se petrece infracțiunea. Și,

---

[75] *** *Resolution A.922(22), Adopted on 29 November 2001, (Agenda item 9), CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF THE CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*, International Maritime Organization, 2001, p.4

[76] *** *Resolution A.1025(26), Adopted on 2 December 2009 (Agenda item 10), CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*, International Maritime Organization, 2009, p.4

[77] Keunsoo Jeong, *Dynamics of global and regional piracy 1996 to 2013 : The evolution of somali piracy*, University of Pittsburgh, 2017, p.1

din punct de vedere al legii, este corect. Numai că diferența de termeni este nejustificată. Practic, oricum le-am numi, aceste acte sunt, în esență tâlhărie pe mare. In istorie, mult timp pirateria a fost numită pur și simplu tâlhărie (pe mare) și pirații judecați pentru tâlhărie.

În concluzie, cele două infracțiuni pot fi numite tâlhărie îndreptată împotriva navelor, persoanelor și personalului de la bord, bunurilor și proprietăților acestora.

Să nu uităm că pirații au avut ca obiectiv inclusiv zone de pe uscat și nu ar fi exclus să avem și astfel de episoade și în viitor. Republica Piraților de la Nassau a funcționat fără probleme timp de 12 ani, corupând tot și însușindu-și tot, ajungând, normal, să fie condusă de pirați vestiți, cum a fost Edward Teach, cunoscut sub numele de ”Barbă Neagră”[78].

Și, pentru că tot am pomenit de Republica Piraților de la Nassau, să revenim puțin în zilele noastre, în zona Somaliei, unde pirateria a devenit un fel de industrie națională. Imaginea pirateriei care a bântuit în zona coastelor Somaliei a fost mult timp asociată cu sărăcia și disperarea, dar, în fapt, a fost o afacere pe picior mare, bine organizată, structurată și derulată de un oarecare Mohamed Abdi Hassan, cunoscut și sub numele de „Afweyneh” sau Gură Mare”, om de afaceri și diplomat, care, în mod indiscutabil a fost liderul pirateriei somaleze.[79] Acesta se „dedică”, începând cu anul 2005, pirateriei și creează o adevărată firmă de piraterie, prin rețeaua *Hobyo-Harardhere Piracy Network*, unde devine cel mai influent lider al acesteia.[80] Atacurile asupra unor nave mari, cum ar fi petrolierul saudit *Sirius Star*, care transporta 2 milioane de barili de petrol, în valoare de 100 milioane de dolari sau al navei ucrainene *Faina* care transporta arme, inclusiv tancuri, tunuri antiaeriene și 800 de tone de muniție, au demonstrat puterea și amploarea acestei rețele și, implicit, a pirateriei.[81] Mohamed Abdi Hassan își anunță, la începutul anului 2013, retragerea din activitățile de piraterie, iar în toamna aceluiași an a fost arestat în Belgia.[82] După aproape trei ani de cercetări, în primăvara anului 2016, este condamnat la 20 de ani închisoare de către un tribunal belgian, fiind acuzat de

---

[78] Colin Woodard, *More Than a Pirate, a Rebel With a Democratic Spirit*, New York Times, Section A, Page 27, Nov. 23, 2018

[79] Sandra L. Hodgkinson, *Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere*?, in CASE WESTERN RESERVE JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW·VOL. 46·2013, Issue 1&2, School of Law, Case Western Reserve University, Cleveland, Ohio, 2013, p.146

[80] *** *Somali pirate leader 'Big Mouth' arrested in Belgium 'sting'*, BBC News, 14 October 2013

[81] Adjoa Anyimadu, Special for CNN, *Notorious Somali pirate quits: Now is shipping safe?*, January 11, 2013

[82] *** *Somali pirate leader 'Big Mouth' arrested in Belgium 'sting'*, CNN News, 14 October 2013

deturnarea, în anul 2009, a navei belgiene *Pompei*.[83] Ce l-a făcut să renunțe la tâlhăriile din domeniul maritim? În primul rând, riscul din ce în ce mai mare. În al doilea rând, faptul că, în anul 2012, președintele de atunci al Somaliei, i-a acordat un pașaport diplomatic, cu condiția să renunțe la tâlhării. Faptul că acest statut diplomatic l-a ajutat să scape din închisoare, după ce fusese arestat în Malaiezia, i-a întărit convingerea că nu se va atinge nimeni de el[84]. Dar nu a fost așa. Cert este că, după acest episod, tâlhăriile în domeniul maritim din acea zonă au scăzut drastic, ceea ce dovedește că nu trebuie consumate resurse impresionante (este de ajuns să amintim numai pe cele consumate de către grupările navale care au acționat în zonă pentru protecția navelor comerciale și urmărirea tâlharilor mării și a navelor și ambarcațiunilor acestora) pentru a stârpi efectele, ci trebuie suprimată rădăcina.

Dar, ca analiza noastră să aibă logică deplină, să zăbovim puțin și asupra cauzelor care duc la practicarea tâlhăriei în domeniul maritim, în general și nu numai asupra navelor, echipajelor acestora, persoanelor aflate la bord și asupra bunurilor și proprietăților acestora, deoarece ele se află la rădăcina fenomenului în sine (**Fig. 14**).

Fig. 14 Cauzele care duc la practicarea actelor de tâlhărie în domeniul maritim
Sursa: concepție proprie

[83] *** *Somali Pirate Kingpin Sentenced to 20 Years*, The Maritime Executive, June 07, 2020

[84] *** Somali pirate *Mohamed Abdi Hassan nabbed in fake movie sting*, The Courier Mail, October 15, 2013

Unii văd ca principală cauză sărăcia și pe bună dreptate, dar uitându-ne la cazul lui Mohamed Abdi Hassan, pe care nu l-am prezentat numai pentru ineditul său, apare și cealaltă fațetă – dorința de îmbogățire.

Nu toți săracii se apucă de tâlhărie pe mare, ci majoritatea provin din marinari și pescari (mai ales cei care pescuiau ilegal) rămași fără slujbă și care au în spate familii numeroase ce trebuie întreținute. În special în zonele în care pescuitul ilegal era o sursă de venituri și de trai, după măsurile de monitorizare a pescuitului s-a redus drastic numărul navelor ce pescuiau „ilegal, nereglementat și nedeclarat" și, implicit, și al marinarilor de pe aceste nave.

Unii autori consideră acest aspect ca principala cauză care duce la practicarea actelor de tâlhărie în domeniul maritim[85]

Pe de altă parte, modernizarea pescuitului a dus la posibilitatea practicării acestuia la distanțe mari de coastă și la capturarea unor cantități mai mari de pește, fapt ce a falimentat activitatea micilor proprietari de ambarcațiuni de pescuit, neperformante. Practic, acești pescari au rămas șomeri și inițial, pentru a supraviețui, au trecut la atacarea altor nave de pescuit și, ulterior, și-au extins atacurile și asupra altor tipuri de nave.[86] Bineînțeles că nu numai pescarii au fost afectați, ci și mulți marinari rămași fără slujbă, din diferite motive, în principal de natură economică.

O altă cauză, este tradiția. Pare surprinzător, dar chiar există tradiție în domeniul tâlhăriei pe mare, ca în orice mediu de criminalitate. In Asia de Sud-Est şi în special în Indonezia şi Filipine, există o cultură a tâlhăriei şi pirateriei. Practic, ce se întâmplă pe uscat, se întâmplă şi pe mare – jafuri care denotă o anumită cultură naţională, în sensul rău al cuvântului, mai ales că opoziţia din partea victimelor se poate încheia cu asasinate crude.

Oportunitatea este, în opinia noastră, una dintre cauzele destul de importante, deoarece, ca orice activitate infracțională, tâlhăria în mediul maritim prosperă când are cât mai multe oportunități. De exemplu, cu 17.500 şi, respectiv, 7.000 insule, Indonezia şi Filipine, la cere și tradiția, așa cum arătam, se manifestă din plin, sunt ideale pentru acţiunile piratereşti care au înregistrat o creştere considerabilă, mai ales după retragerea bazelor SUA şi URSS din zonă, în urma încheierii războiului rece (Subic Bay-Filipine şi Cam Ranh-Vietnam).[87]

Principalele victime sunt pescarii, turiştii sau transfugii care se avântă inconştient în zone periculoase. Astfel, din 1979 până în 1989, ambarcaţiunile care fugeau din Vietnam au fost prada pescarilor thailandezi care au renunţat la

---

[85] Matthew Staff, *Getting to the root of maritime piracy*, Raconteuer, London, October 17, 2018 https://www.raconteur.net/finance/maritime-piracy

[86] *** *"The roots of piracy in Southeast Asia"*, APSNet Policy Forum, October 22, 2007, https://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/

[87] Solomon Kane et Laurent Passicousset, *Produit de la crise et de l'instabilité politique, la piraterie, symptome d´un Asie fragilisée, Le monde diplomatique*, june 2000, *p.6*

pescuit şi au început să se ocupe de tâlhărie. Statisticile Înaltului Comitet pentru Refugiaţi al ONU arată că, de exemplu, între 1983 şi 1985, o navă din două a fost atacată de tâlhari, 400 de refugiaţi au fost măcelăriţi, 700 de femei au fost violate şi 600 de persoane au fost răpite, bineînţeles pentru a fi plasate pe piaţa prostituţiei sau în alte forme de sclavie.[88]

Oportunitate găsim și în zona Somaliei, datorită vastității spațiului maritim care este mărginit de o coastă lungă de 3025 Km., oportunitate găsim și în Golful Guineea care prin mărimea sa și prin insuficiența forțelor de combatere a infracțiunilor este un loc ideal pentru tâlharii mării, oportunitate sunt toate punctele obligatorii de trecere și multe, multe altele.

Încă foarte multe nave navigă sub pavilion de complezență și noi, din 2013, suntem, din păcate, furnizori de astfel de „serviciu”[89], că tot nu mai avem nave. Acest lucru ușurează foarte mult acțiunile tâlharilor din domeniul maritim.

Astfel, în noaptea de 27 septembrie 1998, motonava Tenyu a companiei japoneze Tonan Shipping care se afla sub pavilion panamez, după ce a părăsit Insula Sumatra, cu destinaţia Coreea de Sud, a dispărut în Strâmtoarea Malacca cu întreaga încărcătură care consta în mii de lingouri de aluminiu în valoare de peste două milioane de euro.

După trei luni de cercetări, nava “fantomă” a fost găsită în portul chinez Zhaug Jiagang unde fusese botezată Sanei I. Nava transporta 3000 tone de ulei de palmier şi era dotată cu documente legale înregistrate în statul Houduras. La bord, 16 marinari indonezieni înlocuiseră pe cei 13 membri ai echipajului original al navei Tenyu despre care se prezumează că au fost omorâţi.

Contrar Convenţiei de la Roma din 1988, la care era semnatară, China a repatriat marinarii indonezieni, în 1999, cu explicaţia că aceştia nu au comis nicio infracţiune pe teritoriul naţional al Chinei.[90]

În trimestrul I, 2020, din 47 de atacuri asupra navelor, cel puțin 35 au fost comise asupra unor nave care navigau sub pavilion de complezență (75%)[91]. Nu mai este necesar să argumentăm ce am afirmat mai sus.

Și de aici ajungem la următoarea cauză – corupția. Nu poate exista tâlhărie pe mare, cum de altfel nicio infracțiune în domeniul maritim, fără să fie vorba și de corupție. Simplul fapt că trebuie să posezi o ambarcațiune pentru a

---

[88] Alain Litzellmann, *La piraterie dans le sud-est Asiatique, Cours de geopolitique (V)*, l’Institut de Strategie Comparée, Ecole practique des Hautes Etudes / Science historique et philologiques –Sorbonne, Paris, 2003.

[89] Lavinia Siclitaru, *Hispania, prima navă cu pavilion de complezenţă românesc*, Timpul, 21-03-2013

[90] Solomon Kane et Laurent Passicousset, *op. cit.*

[91] *** *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-First Quarter 2020*, London, April 2020, pp.12-13

comite tâlhării în domeniul maritim și să îi dai, ei și echipajului, o acoperire legală, să plasezi marfa provenită din tâlhării, să ascunzi și să vinzi navele și ambarcațiunile capturate etc., presupune complicitate cu anumite autorități sau, mai clar spus, corupție.

Ţări ca Tailanda, Indonezia, Filipine, Vietnam, China, sunt marcate de fenomene grave de corupţie care afectează autorităţile, atât civile cât şi militare.

Este celebru cazul navei Alicia Star care, sub pavilion panamez, transporta ţigarete între Singapore şi Corea de Sud. În Strâmtoarea Luzon a fost acostată de o corvetă chinezească care, cu binecuvântarea autorităţilor vamale şi portuare chineze, a obligat nava să descarce marfa şi să o introducă în circuitul contrabandei chineze.[92]

Și ca să revenim în zilele noastre, adică la actele de tâlhărie din domeniul maritim, profesorul asociat Darren Kew, de la University of Massachusetts, Boston, declara publicației The Globe Post, următoarele: „Multe persoane din cadrul guvernului nigerian în poziții de responsabilitate pentru a face față crizei de securitate sunt ele însele, de fapt, corupte și sunt angajate în relații de negociere cu multe dintre benzile militante, atât piați și pe grupurile de militanți din interior"[93] În Golful Guineei, din acest motiv, majoritatea atacurilor piraților au loc în apele teritoriale, adesea aproape de port. Legislația țărilor din zonă și, în special a Nigeriei, nu permite acțiunea unor forțe navale străine care să combată nu numai tâlhăria pe mare, dar și traficul de droguri și persoane, de specii sălbatice existente în Africa și chiar și traficul ilegal de arme, deoarece sunt implicate și autoritățile locale și politicieni de top și oficiali guvernamentali.[94] Corupția, așa cum am arătat, fiind la ea acasă.

Așa cum arătam mai sus, în cazul Nigeriei, în practica unor state există diferenţe de abordare ale aspectelor ce ţin de actele de tâlhărie din domeniul maritim, în sensul că, deși, în unele cazuri se pedepseşte cu asprime fapta, nu se face mai nimic pentru a o preîntâmpina. Este, de exemplu, cazul Chinei care, deşi în cazul unui proces din ianuarie 2000 a condamnat la moarte 13 piraţi, în schimb nu face mare lucru pentru combaterea pirateriei.[95]

---

[92] *Ibidem*

[93] Alex Graf, *Where and Why Do Modern Pirate Attacks Happen?*, The Globe Post, September 24, 2019, https://theglobepost.com/2019/09/24/modern-piracy-explained/

[94] Vanda Felbab-Brown, *THE NOT-SO-JOLLY ROGER: DEALING WITH PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA AND IN THE GULF OF GUINEA*, Foresight Africa: Top Priorities for the Continent in 2014 The Brookings Institution, https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/02-foresight-piracy-somalia-felbab-brown-1.pdf

[95] John Mo, *Option to Combat Maritime Piracy* in Southeast Asia Ocean Development Internaţional Law 33 nr. 314 July/December 2002, Hong Kong 2002, pp.349-350

Internaţionalizarea transportului pe mări şi oceane are un mare impact asupra tuturor ţărilor şi determină îngreunarea monitorizării navelor şi activităţii acestora. O navă, spre exemplu, arăta Charles Reinhardt, „poate fi construită în Coreea, proprietarul să fie o corporaţie elveţiană, pavilionul sub care este înregistrată poate fi Singapore, închiriată în Germania, condusă de ofiţeri ucraineni şi cu echipaj filipinez. Bineînţeles că transportă marfă pentru toată lumea şi în toată lumea”[96]. Și, bineînțeles, toate datele de control sunt într-o continuă schimbare.

Actele de tâlhărie în domeniul maritim, este evident că țin cont foarte mult și de factorii geografici, în special de configurația costieră și caracteristicile spațiului acvatic și se practică cu predilecţie acolo unde se poate observa uşor mişcarea obiectivelor - în proximitatea coastelor, în punctele obligatorii de trecere şi, mai ales, în zone unde dificultăţile de navigaţie obligă navele să meargă încet și să își limiteze posibilitățile de manevră. De asemenea, acele locuri trebuie să răspundă și la o problemă extrem de importantă, adică să ofere posibilitatea dispariției rapide după atac și, mai ales, să îngreuneze orice eventuală urmărire. Dar şi dacă navele vizate au viteze mari de deplasare, acest aspect a fost rezolvat de către tâlharii mării prin folosirea unor nave de atac foarte rapide. Ca în orice meserie, o parte din venituri sunt folosite pentru dotare și modernizare. Și, de ce nu, pentru școlarizarea și perfecționarea personalului propriu. Nigeria este campioană la acest capitol. Și nu este unicat! De exemplu, operațiile care au presupus atacuri asupra navelor în largul coastelor Somaliei au fost organizate și conduse de ofițeri de marină care au fost școliți în fosta URSS, conform afirmațiilor contraamiralului în rezervă Serghi Blizniuk, în anul 2009.[97] Amiralul a povestit lucruri extrem de interesante și amănunte care fac parte din categoria știri-bombă, dar nu vom insista asupra lor.

Un alt element favorizant este diferența de legislație dintre state, referitoare la domeniul maritim. Dacă o navă comite un act de piraterie în apele unui stat, de multe ori nu poate fi urmărită în apele altui stat, deoarece acordul vine foarte târziu, când, de fapt, devine ca caduc. Sau nu vine deloc. Chiar și convenția de la Montego Bay a fost semnată și ratificată extrem de greu, datorită faptului că unele state au avut diferite obiecțiuni. Și mai sunt și acum state care nu au semnat convenția sau au semnat-o cu obiecțiuni.

Nu trebuie neglijată nici capacitatea statelor riverane de a respecta dreptul maritim. De exemplu, Filipine, care are probleme interne, luptă contra

---

[96] Charles J. Reinhardt, *Maritime Piracy: Sign of a Security Threat?*, Mercer on Transport & Logistics, Fall 2004/Winter 2005 issue, p.17

[97] Fred Fry, *Did the USSR Give Birth to Somali Pirates?*, U.S. Naval Institute Blog, May 20, 2009, https://blog.usni.org/posts/2009/05/20/did-the-ussr-give-birth-to-somali-pirates

teroriştilor şi insurgenţilor şi de aceea nu poate să concentreze forţe suficiente pentru lupta împotriva pirateriei.

Flotele militare ale statelor în apele cărora se practică pirateria nu au capacitatea de a lupta eficient cu acest flagel, deoarece dotarea lor este foarte slabă în comparaţie cu cea a piraţilor, marile reţele care practică pirateria dispunând de resurse financiare enorme, ceea ce le permite să surclaseze forţele navale din zonă.

Un aspect, care pare destul de straniu, este implicarea forţelor navale, gărzii de coastă, poliţiei şi administraţiilor portuare în afaceri ilicite cu piraţii, compromiterea şi corupţia devenind o regulă generală. Un exemplu, în acest sens, este cel al ex-preşedintelui filipinez Josef Estrada care a fost implicat în patronarea actelor de piraterie şi tâlhărie, precum şi a jocurilor ilegale, Jueteng[98]

Despre tâlhăria pe mare din zilele noastre, se pot scrie studii întregi și chiar se scriu, majoritatea abundând în statistici și descrieri de caz care nu reușesc să ofere nicio soluție.

Opinia noastră este că atâta timp cât atenția tuturor este concentrată pe efecte, adică pe actele de tâlhărie pe mare în sine, fără a se căuta originea acestora, rădăcina lor, este doar pierdere de timp și consum inutil de resurse.

O altă probleme este și cea a țărilor și forțelor care participă la astfel de demersuri. Cea mai eficientă luptă dusă pentru stârpirea acestui flagel este atunci când țările din zona infestată cu această adevărată epidemie își unesc eforturile și acționează unitar. Succesul este dat atât de acest efort unitar, dar, mai ales, de faptul că a cunoaște foarte bine situația, locațiile tâlharilor, sursele de aprovizionare ale acestora, lanțurile logistice și itinerariile acestora, structurile de organizare, ierarhizarea și conducerea, zonele de acțiune și, mai ales de a putea infiltra în aceste grupări criminale persoane care să furnizeze informații în timp real, duc la succes.

Cazul cel mai elocvent este cel din zona strâmtorii Malacca, unde, până acum ceva ani, tâlhăria pe mare era în floare, fiind considerată cea mai periculoasă zonă din lume. Prin *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP),* care datează din noiembrie 2006 și care a angrenat (la această dată) 20 de țări în lupta împotriva actelor de tâlhărie pe mare, situația în zonă s-a schimbat radical. Practic, Prin efortul depus de Indonezia, Malaiezia, Thailanda și Singapore, care au constituit o forță navală comună care să combată actele de tâlhărie pe

[98] Alain Litzellmann, *op. cit.*

mare, Strâmtoarea Malacca a devenit o zonă evident mult mai sigură, cazurile de tâlhărie pe mare scăzând drastic. Practic, în anul 2018 au fost doar opt cazuri, față de 104 în anul 2015, deși anul 2019 a marcat o creștere la 30 de cazuri.[99] Oricum, a apus vremea când aveam peste o sută de cazuri pe an. Un rol foarte important îl are, în mod evident, *ReCAAP Information Sharing Centre (ReCAAP ISC)*, care prin informațiile pe care le centralizează și le diseminează cu maximă operativitate, este un real inamic al tâlhăriei pe mare.

Un caz reprezentativ este cel al petrolierului *Hai Soon 12* care a fost deturnat cu 21 de membri ai echipajului la bord. Tancul petrolier era înregistrat în Kiribati și a fost deturnat de un grup de pirați înarmați pe 8 mai 2016, în apropiere de Singapore. La primirea informațiilor, *ReCAAP ISC* a alertat „punctele focale" (acestea sunt în fiecare țară semnatară a acordului și au atribuțiuni precise în schimbul de informații și nu numai) să treacă la căutarea petrolierului deturnat. Pe baza informațiilor primite, pe 9 mai Marina Indoneziană a interceptat *Hai Soon 12*, a arestat toți pirații de la bord și a eliberat echipajul.[100]

Ne oprim aici, deoarece sunt prea multe de spus și atât de multe opinii, dar toate se rezumă cam la ce am arătat mai sus și, în continuare, intrăm în subiectul celei de-a doua probleme, unde tâlhăriile din domeniul maritim se îndreaptă și spre multe alte obiective.

II.3.2.2 Acte de tâlhărie îndreptate împotriva persoanelor, bunurilor și proprietăților acestora, aflate în domeniul maritim, altele decât navele, persoanele, bunurile și proprietățile acestora aflate la bordul navelor

Cine crede că infracționalitatea în mediul maritim se rezumă numai la actele de tâlhărie pe mare, ori este naiv, ori este foarte slab documentat, ori amândouă. Pe de altă parte, literatura de specialitate se cantonează în infracțiunile care sunt inserate în articolul 101 al Convenției de la Montego Bay (UNCLOS) și foarte rar asupra altor infracțiuni care, după cum vom vedea, nu sunt nici puține și nici mai puțin periculoase. Acest lucru face ca opinia publică să creadă că tâlhăria pe mare, prezentată ca piraterie și jaf armat, să fie singura plagă de proporții în mediul infracțional din domeniul maritim.

---

[99] *** *Piracy incidents along Straits of Malacca and Singapore surge in 2019*, South China Morning Post, Bloomberg, 28 Dec, 2019

[100] Prakash Panneerselvam, *10 Years of Fighting Pirates in Asia: As ReCAAP marks its 10th anniversary, a look back at the achievements*, The Diplomat, September 01, 2016

Actele de tâlhărie împotriva platformelor de foraj și extracție din domeniul marin, insulelor artificiale, stațiilor de cercetare științifică, etc.

Toată această înșiruire pare puțin forțată, dar, din păcate, nu este deloc așa.

Platformele de foraj și extracție petrolieră sunt, în primul rând, expuse atacurilor teroriste și, deși prin Convenția de la Montego Bay (UNCLOS), se stabilește o zonă de siguranță față de platformele marine, de maximum 500 de metri, acest lucru a avut în vedere numai navigația navelor în zona platformelor, dar nu a avut în vedere și apropierea de platforme și cu alte scopuri decât navigația. O lacună extrem de periculoasă, deoarece, în primul rând, o astfel de prevedere favorizează atacurile teroriste, dar și atacurile tâlhărești asupra platformelor. Un atac derulat în viteză pe o distanță mai mică de 500 de metri este imposibil de evitat. Practic, durează mai puțin de un minut până atacatorii ajung la platformă.

Atacurile executate asupra platformelor marine din Nigeria, sunt elocvente în acest sens, unii autori punându-le pe seama teroriștilor[101], ceea ce este în parte adevărat, deoarece unele atacuri nu au nimic de-a face cu terorismul, fiind simple acte de tâlhărie. În unele cazuri, tâlhăria și terorismul acționează în comun, unii în virtutea unei ideologii asumate, alții în scopul jafului și reținerii de ostateci în vederea răscumpărării. Un exemplu elocvent în acest sens, este atacul executat pe 26 decembrie 2008, de către indivizi înarmați asupra platformei de foraj *Allied Centurion*, în Malaiezia. Odată urcați pe platformă au jefuit provizii, magaziile cu provizii și bunurile personale ale personalului platformei.[102]

Actele de tâlhărie împotriva porturilor și obiectivelor portuare, bazelor navale și porturilor turistice, terminalelor de containere, terminalelor de produse petroliere, etc.

Este cunoscut faptul că actele de tâlhărie maritimă, în majoritatea lor, se petrec în porturi, însumând peste 60% din totalul de acte de tâlhărie din

---

[101] Assaf Harel, *Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools?*, Harvard National Security Journal / Vol. 4, 2012, p. 135

[102] Shashi Shekhar Prasad Singh, Jatin Agarwal, Nag Mani, *Offshore Operations and Engineering*, CRC Press, Taylor&Francis Group, 2020, p. 242

domeniul maritim[103], iar în unele cazuri, cum a fost în anul 2013, în Asia de Sud Est, acestea au ajuns la 80% (fiind implicate navele aflate la ancoră, în radă sau la dană). Aceste tâlhării se îndreaptă atât spre navele din porturi, dar mai ales spre mărfurile aflate la bordul acestora, în depozite portuare și în mijloacele de transport rutier sau pe calea ferată. Cei ce acționează nu sunt niște simpli tâlhari ci sunt indivizi obișnuiți cu navele, cu viața și activitatea portuară și care, de cele mai multe ori sunt implicați și în infracțiuni de alt gen, cum ar fi contrabanda, traficul de stupefiante, de armament, de persoane, migrație ilegală etc. Cine își închipuie că acești tâlhari ai mării se ocupă numai de nave, se află în mare eroare. Acești zilieri ai infracționalității sunt gata pentru orice li se oferă și acționează fără scrupule. Cei ce cunosc marea și și-au petrecut o parte din viață legat de ea, știu prea bine ce ascunde lumea pestriță, ciudată și ascunsă a porturilor și că aici se găsesc cei mai potriviți „candidați" pentru tâlhăria pe mare.

Un studiu al *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, din anul 2014, arăta că „În timp ce companiile de transport maritim sunt cel mai afectate imediat, actele de tâlhărie maritimă pot, de asemenea, să submineze puternic reputația și afacerile porturilor din regiunile pirateriei și pot fi un efect multiplicator negativ care crește costurile. Porturile considerate vulnerabile și situate în zone cu risc ridicat vor suferi probabil de eroziunea marjei de profit..."[104]

Una dintre țintele acestor tâlhari sunt diferite nave portuare – remorchere, barje, mici tancuri care nu sunt supuse regulilor *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* și, prin urmare, pot fi folosite fără probleme pentru executarea tâlhăriilor.[105]

De asemenea, conform celor mai avizate surse[106], turismul este, la rândul său o victimă directă a tâlhăriei pe mare, în special datorită atacurilor asupra iahturilor, navelor de croazieră și ambarcațiunilor de scufundări. Este normal că turiștii, agențiile de turism, din rațiuni de securitate și financiare, în

---

[103] Wayne Talley, *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law from Routledge, Taylor&Francis Group, 2008, p. 90

[104] *** UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *Maritime Piracy, Part I: An overview of trends, costs and trade related implications*, Studies in Transport Law and Policy – 2014 No.1, New York, Geneve,2014, p. 22

[105] Sam Bateman, *Sea piracy: some inconvenient truths*, Disarmament Forum 2010(2), p. 16, https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/UNIDIR_pdf-art2960.pdf

[106] *** UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *op cit.*, p. 33

urma unor analize de risc, evită acele zone, acele porturi, unde amenințările și pericolele generate de tâlhăria maritimă sunt crescute.

Un caz particular al tâlhăriei pe mare este atacul asupra navelor de pescuit, fapt ce duce la pierderi economice importante, datorate, pe de o parte faptului că tâlharii mării jefuiesc încărcătura navelor de pescuit și o revând pe piața neagră, iar pe de altă parte prin crearea unor amenințări și pericole în zonele de pescuit ce conduc fie la abandonarea zonei, fie la diminuarea drastică a activității și, în mod evident, la angrenarea unor forțe suplimentare de securitate. Acest din urmă aspect generează costuri suplimentare și, implicit, duce la creșteri de prețuri, astfel încât, în anumite zone, pescuitul devenind nerentabil. Actele de tâlhărie asupra navelor de pescuit vizează bani, obiecte personale, provizii, combustibil și în, special pește. În unele cazuri, se iau ostateci sau chiar se însușesc navele de pescuit. Mai mult decât atât, aceste nave devin nave mamă pentru ambarcațiunile tâlharilor.

Recent, în largul coastelor Gabonului, o lotcă având la bord 13 tâlhari a atacat două traulere sub pavilion senegalez care pescuiau în zonă. De pe fiecare traul au fost luați câte trei ostateci. Practic, de la începutul anului 2020, până la începutul lunii mai, în Golful Guineea au avut loc 47 de atacuri ale tâlharilor mării. Îngrijorător este puțin spus. Și atacul navelor de pescuit este o poveste veche. De exemplu, în anul 2004, directorul North Sumatra Fishery Office, Ridwan Batubara, estima că 8000 de nave de pescuit, reprezentând două treimi din navele de pescuit ale provinciei nu au putut opera din cauza tâlhăriei. Nu mai este nimic de comentat! Și acest pericol există în continuare, chiar dacă migrează în alte părți ale Oceanului Planetar. Acum în Golful Guineea, mai târziu cine știe unde.

O inedită și periculoasă tâlhărie în domeniul pescuitului a apărut ca urmare a luptei acerbe asupra zonelor piscicole. În Nigeria, acțiunile de intimidare a pescuitului autohton au cunoscut o evoluție periculoasă. Diverse entități străine, angajează tâlhari ai mării, nigerieni, bineînțeles, care să atace navele de pescuit ale firmelor autohtone. Scopul este de a scoate aceste firme din competiție și preluarea activității de pescuit în zonă. Astfel, în mod concret, din perioada 2005/2006, până în 2014, din 39 de firme care operau în sectorul piscicol, au rămas numai nouă.

Practic, acest exemplu l-am ales și pentru subiectul în sine, dar și pentru a constata că tâlharii mării, la nevoie, devin și mercenari care desfășoară diferite acțiuni criminale la cerere. Este bine de reținut acest aspect, deoarece o parte dintre tâlhăriile petrecute în domeniul maritim nu mai au caracteristici clasice, ci au evoluat în funcție de noile elemente de natură economică și socială.

Există, totuși, și tâlhărie în domeniul pescuitului care poate fi justificată, în anumit sens. Este cazul pescarilor din Somalia care, fortuit, au trecut la acte de tâlhărie. De ce? Pentru că lipsa de legislație și guvernarea dezastruoasă au permis ca în apele Somaliei să se pescuiască de către cine vrea și cine nu vrea, fără restricții, ba, mai mult, atacând pescarii autohtoni. Aceștia au hotărât să riposteze și să își apere drepturile.[107]Deși au comis acte de tâlhărie, totuși, nu sunt tâlhari!

Dar există și fenomenul invers, când tâlharii se recalifică, de exemplu devin pescari, unii dintre aceștia având această profesie și înainte de a se apuca de piraterie. Și este de preferat așa, bineînțeles. O inițiativă daneză, Fair Fishing, a devenit prima realizare concretă în acest domeniu, colaborând cu regiunile semiautonome somaleze, Somaliland și Puntland.[108] Acest lucru, pe lângă alte măsuri pe care le-am prezentat anterior, au dus la scăderea drastică a actelor de tâlhărie maritimă în zona Cornului Africii și Golfului Aden.

II.3.3 Întreruperea sau îngreunarea traficului maritim

Unul dintre factorii ce creează probleme de securitate maritimă este întreruperea traficului maritim. Bineînțeles că, în primul rând, așa cum arată unii specialiști, efectul cel mai puternic este cel economic[109], care presupune pierderi însemnate și cheltuieli suplimentare, cu efecte de anvergură și pe termen lung, dar noi ne vom ocupa numai de latura care privește securitatea maritimă. Punctele cele mai sensibile ale traficului maritim sunt, bineînțeles, punctele obligatorii de trecere sau, cum le întâlnim în literatura de specialitate, „puncte critice” (chock point”). Și acestea afectează, în special, transportul de produse petroliere, practic afectând lanțurile energetice la nivel mondial.

Deoarece am abordat problema terorismului maritim, pericolul și amenințarea cea mai importantă în ceea ce privește întreruperea traficului maritim, ne vom referi, în continuare, la alte cauze ce pot genera întreruperea traficului maritim, altele decât actele teroriste.

---

[107] Ishaan Tharoor, *How Somalia's Fishermen Became Pirates*, The Time, Saturday, Apr. 18, 2009

[108] Stephanie Bailey, *Stopping Somalia's pirates by building a fishing industry*, CNN Bussines, January 7, 2020

[109] Arabinda Acharya, *Maritime terrorist threat in Southeast Asia*, in Maritime Security in Southeast Asia, Kwa Kwa Chong Guan, John Skogan editors, Routledge, Taylor&Francis Group, Abingdon, 2007, p. 81

Aceste cauze pot fi (**Fig. 15**) generate de diferite acțiuni, dar efectul final este întreruperea sau îngreunarea traficului maritim, care pe lângă alte efecte, în mod cert afectează și securitatea maritimă.

Fig. 15 Cauze care provoacă întreruperea sau îngreunarea traficului maritim
Sursa: Concepție proprie

Hotărârile unor autorități de a interzice sau restricționa traficul în anumite zone, locuri sau în anumite perioade, justificat sau nu, sunt, în mod indiscutabil, factori favorizanți ai unor perturbații în ceea ce privește securitatea maritimă și în mod cert, erodează semnificativ siguranța maritimă în întreaga ei complexitate.

Orice voiaj este planificat, printre altele și ținând cont de elementele de securitate și, evident, orice act al unei autorități de a schimba elemente de trafic care au fost reglementate anterior în anumite condiții bine definite, mergând până la interzicerea traficului, determină și reevaluări ale măsurilor de securitate. Și aceasta înseamnă resurse suplimentare, dar și apariția unor riscuri inevitabile cu consecințe greu de estimat. Să ne imaginăm, de exemplu, că guvernul egiptean hotărăște, din anumite motive, închiderea canalului Suez și o navă trebuie să ajungă la Marsilia. Evident, că singura rută disponibilă este ocolirea Africii și, inevitabil, confruntarea cu toate pericolele și amenințările de securitate existente (real) și de-a lungul coastei de est și de-a lungul coastei de vest a Africii, adică nu numai cu cele mult diminuate din zona Golfului Aden. Riscul este altul și, normal, măsurile de securitate sunt altele.

Conflictele armate, actele de tâlhărie maritimă și sabotajele, sunt o altă cauză a întreruperii sau îngreunării traficului. Despre tâlhăria în domeniul

maritim am prezentat mai multe considerente și suficiente exemple care ne determină să nu mai reluăm subiectul, așa că ne vom referi la conflictele armate și sabotaje.

Conflictele armate, mai ales cele ce se derulează în mediul maritim au o foarte mare influență în problemele de derulare a traficului. Forma clasică de interzicere a traficului maritim este blocada, deși aceasta poate fi instituită și în alte situații decât cele de conflict armat. De aceea vom face referiri la termenul de blocadă în general, deoarece, în orice situație, o blocadă se bazează pe amenințarea cu recurgerea la forța sau chiar le recurgerea la forță.

Bineînțeles că nici nu mai poate fi vorba de securitate și siguranță maritimă. Măsurile de securitate devin nule, iar siguranța iluzorie. Nu vom stărui asupra teoriei blocadei, deoarece ea este explicată în manualul de la San Remo[110] Ne vom referi numai la acele aspecte care afectează securitatea maritimă prin întreruperea sau îngreunarea traficului. Astfel, la art, 98, se arată că „Navele comerciale considerate, din motive rezonabile, că încalcă o blocadă pot fi capturate. Navele comerciale care, după un avertisment prealabil, rezistă în mod clar capturării pot fi atacate."[111]Este evident că aceasta înseamnă o afectare gravă a securității maritime, deoarece, orice navă, în mod nejustificat (orice motiv poate fi rezonabil, depinde cine îl invocă) poate fi blocată sau atacată. Nici statele neutre nu pot să se bucure de libertatea de navigație, deși la art. 99 din Manualul de la San Remo se arată că „O blocadă nu trebuie să blocheze accesul în porturile și coastele statelor neutre."[112] Dar nu spune nimic despre ce se întâmplă cu navele neutre care vin dinspre porturile proprii, îndreptându-se spre o altă destinație. Practic, acele nave, se pot aștepta la interzicerea tranzitului sau îngreunarea acestuia prin diferite proceduri instituite de cel care a declarat blocada. Se creează situații absurde care afectează grav securitatea maritimă, iar siguranța navelor, așa cum arătam, devine iluzorie.

Conflictele armate, pe lângă blocadă, care, până la urmă este o acțiune prevăzută, după cum am văzut, în legislația internațională, pot întrerupe sau îngreuna traficul maritim prin efectul distructiv al acțiunilor militare în sine.

Ca să nu recurgem la exemple în care au fost implicați actori străini, vom aminti de cazul navei românești Olănești care, în anul 1980 a fost victima unor acțiuni de luptă în cadrul războiului irakiano-iranian. Pe timpul staționării în portul iranian Khorramshah. Detaliile acestui episod sunt cel mai bine reflectate într-o lucrare a distinsului istoric de marină Marian Moșneagu[113],

---

[110] *** *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, SECTION II : METHODS OF WARFARE, art. 93-104

[111] *Ibidem*, art. 98

[112] *Ibidem*, art. 99

[113] Marian Moșneagu, *„O istorie tragică a Marinei Comerciale Române"*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006, pp. 145-178

căruia îi mulțumim pentru sprijinul acordat în documentarea lucrării noastre. Luptele care au avut loc între iranieni și irakieni, practic au blocat portul total. Mai multe nave au fost scufundate sau incendiate, echipajele salvându-se fiecare cum a putut. Nava românească, la rândul ei a fost ținta mai multor lovituri inclusiv cu proiectile și în final, abandonată de echipaj. Și nu a fost singura. Cert este, și asta este partea care ne interesează, că intrarea, ieșirea și spațiul de manevre portuare au fost blocate total, măsurile de securitate anulate de luptele care au durat chiar în apropierea navelor și siguranța, în mod cert inexistentă. Practic, dacă navele ar fi putut părăsi portul, în mod cert nu ar fi devenit un efect tragic al unor lupte cu care nu aveau nimic în comun. Autoritățile iraniene nu au luat măsuri de avertizare a navelor, ba, mai mult au trecut la atacarea lor, ignorând orice regulă de ducere a războiului.

Sabotajele sunt frecvente în multe porturi și au diferite cauze: răzbunare, intenție evidentă de blocare a traficului pentru atingerea unor scopuri economice, provocarea de sabordări pentru încasarea unor asigurări, forțarea unor manevre portuare, ca acțiune militară ordonată etc.

Răzbunarea este, în majoritatea cazurilor, o reacție individuală sau colectivă a unuia sau mai mulți membri ai unui echipaj, generată de nemulțumiri și, de regulă, constă în scoaterea din funcțiune, în momente critice de manevră ale navei, a aparaturii (radare, comunicații, control și comandă instalații etc.), sistemelor de propulsie și instalațiilor de la bord, cu scopul de a crea incidente de navigație care să se soldeze cu despăgubiri, întârzieri sau chiar cu abandonul navei. Blocarea traficului este unul dintre efectele cele mai frecvente și, bineînțeles, cele mai costisitoare.

Sabotarea cu intenții economice a rutelor și căilor maritime este o altă speță de sabotaj și este executată cu scopul de a bloca porturi și pase de acces spre acestea, pentru a paraliza activitatea economică în zona respectivă și a realiza o poziție avantajoasă a celui ce a inițiat sabotajul. De regulă se caută blocarea intrării in port, prin punerea pe uscat a unor nave sau prin sabordarea acestora. Amintim numai în treacăt numai cazul navei Rostok care, pe 2 septembrie 1991 a eșuat pe brațul Sulina în dreptul localității Partizani, perpendicular pe linia canalului. A durat 15 ani până epava a fost scoasă de pe canal și s-a revenit la navigația normală. Scopul a fost evident economic, adică forțarea alegerii unei noi rute de navigație, favorabilă Ucrainei – canalul Bâstroe[114].

O altă formă de sabotaj a rutelor și căilor maritime este cea generată de forțarea obținerii unor asigurări prin sabordarea navei și se întâmplă destul de frecvent, protagonistele fiind nave vechi, a căror asigurare este mult mai substanțială decât vinderea la fier vechi. Și unde poți să sabordezi mai bine o

[114] Motoc Corneliu, *Misterul scufundării navei Rostock*, Historia, Tulcea, 2014, https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/misterul-scufundarii-navei-rostok

navă sau să provoci un incendiu de proporții, decât într-un port sau în apropierea acestuia. Și aceasta dintr-un motiv simplu: echipajul să se poată salva cât mai rapid. Cu ani în urmă, echipajul unei nave cu pavilion de complezență a încercat să sabordeze o navă care transporta ciment chiar între luminile de intrare în portul Constanța. Echipajul a deschis prizele de fund și a început să se inunde cala. Au cerut ajutor și, când au sosit scafandri români la bord, tot echipajul era pregătit de evacuare. Aceasta a dat de bănuit și scafandri au verificat, imediat, prizele de fund. Bineînțeles că au văzut că sunt toate deschise. Le-au închis și s-a trecut la evacuarea apei de la bord. Nava a fost salvată, iar echipajul pus sub acuzare de sabotaj. Dacă ar fi reușit să sabordeze nava, bineînțeles că tot traficul portului Constanța ar fi fost paralizat pentru o perioadă lungă de timp.

La fel, pentru a urgenta intrarea în porturi, din diferite motive, unele echipaje provoacă diferite sabotaje la bord, alegând ca nava să fie în poziție critică pe rutele și, mai ales, pe căile maritime, apelând la autoritățile portuare care, în mod evident, trec la acțiune. După ce își rezolvă problema și ajung la cheu, ca prin farmec, toate problemele se rezolvă.

Cele mai grave sabotaje sunt cele ce sunt urmare a unor acțiuni militare ordonate, de regulă petrecându-se în perioada conflictelor militare sau în perioada de tensiune.

Un caz emblematic în acest sens, a fost cel al germanului Ernst Wollweber, fost marinar, recrutat de către spionajul sovietic în anii ’20 și care, în anul 1935 a primit ordin de la Moscova să construiască o organizație pentru sabotaje în domeniul maritim, în caz de război. Într-un an de zile a reușit să creieze o organizație cu 300 de membri care acționa în opt țări și să scufunde nave însumând 250.000 TDW.[115] Bineînțeles că majoritatea acestora au fost scufundate în porturi. Am ales acest exemplu din două motive: unul pentru că acest fenomen se poate întâmpla oricând în caz de tensiune și conflict și, al doilea, pentru că poate fi un fenomen de amploare, greu de descoperit și cu consecințe extrem de grave pentru securitatea maritimă.

Catastrofele naturale și fenomenele meteorologice grave le-am analizat în prima parte a acestui capitol și nu o să insităm asupra lor. Cert este faptul că urmările acestora au efecte puternice asupra traficului maritim și, implicit, asupra securității maritime. Cea mai importantă consecință a catastrofelor și fenomenelor meteorologice grave este, fără îndoială, închiderea porturilor, după care urmează suspendarea, restricționarea sau modificarea traficului pe rutele din domeniul maritim.

Lucrările pe rutele de navigație și căile portuare, fără îndoială că, de multe ori, pentru perioade mai mari sau mai mici de timp, blochează rutele

[115] David Childs, Richard Popplewell, *The Stasi: The Est German Intelligence and Security Service*, Published by PALGRAVE, New York, 1996, p. 31

maritime, activitățile portuare, sau îngreunează traficul, manevrele portuare și intervențiile navelor de salvare în situații de urgență. Toate acestea conduc spre o afectare clară a măsurilor de securitate, reevaluarea și readaptarea acestora la noile condiții restrictive și cu periculozitate sporită și, în final erodează siguranța navelor și echipajelor.

Să ne închipuim, de exemplu, o dragă care execută lucrări pe un șenal navigabil. Mai mult, să ne închipuim că nu are o semnalizare corespunzătoare sau că aceasta este greu observabilă. Comentariile sunt de prisos. Cei care au fost și sunt pe mare, știu foarte bine ce înseamnă asta. Și este numai unul din multele exemple referitoare la această problemă.

Accidentele de navigație, sunt principala sursă de blocare sau îngreunare a traficului și, aproape întotdeauna, sunt urmare a unor abateri de la normele de securitate maritimă, mergându-se până la acte de sabotaj sau de tâlhărie în domeniul maritim. Când acestea se petrec în zona punctelor critice (chock point), este evident că pericolul cel mai mare este blocare sau îngreunarea traficului maritim global. Specialiștii consideră că două cele mai periculoase zone în acest sens, sunt chiar în apropierea noastră – Canalul Suez și Strâmtorile Bosfor și Dardanele, în primul rând datorită dimensiunilor lor (200 metri lățime Canalul Suez, respectiv 1,3 la 6 Km, Strâmtorile Bosfor și Dardanele)[116]. Producerea de accidente de navigație în astfel de zone, este, în mod evident un factor de amplificare a blocării și îngreunării traficului, producând puernice perturbații în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă, necesitând, de fiecare dată, costuri suplimentare datorită eforturilor de revenire la normal a traficului, dar și pentru reevaluarea și readaptarea măsurilor de securitate.

Un caz clasic de blocare a traficului, este cel petrecut la Mangalia, când, pe data de 14.01.2014, nava JANESIA ASPHALT 6, sub pavilion panamez, s-a pus pe uscat la 5 cabluri de intrarea în portul Mangalia. Practic, tot traficul a fost întrerupt între orele 05.00-20.00[117] Profesionalismul celor care au intervenit pentru dezeșuare a făcut ca să se evite blocarea portului pentru o perioadă mare de timp, bineînțeles și a consecințelor ce decurgeau din această situație, în special cele ce țin de securitatea maritimă și siguranța navigației. La care, inevitabil, se adăugau și pierderi economice însemnate.

Epidemiile, deși s-ar părea că pe apă nu prea sunt o problemă, se pare că nu este deloc așa. Recentele evenimente au arătat cum un virus banal poate

---

[116] Torsten Albrecht, Carlo Masala, Konstantinos Tsetsos, *Maritime Security in the Mediterranean: Europe's fragile underbelly*, in *Routlege Handbook of naval Strategy and Security*, Editet by Joachim Crause and Sebastian Bruns, Routledge, Taylor&Francis Group, London and New York, 2016, p.127

[117] *** ISU Dobrogea, http://www.isudobrogea.ro/wp-content/uploads/2016/03/Anexa-II.6.h.-Principalele-evenimente-incidente-din-porturile-maritime.pdf

schimba mersul lumii, așa că ne putem aștepta la orice surpriză și în domeniul maritim. Autoritățile pot hotărî, oricând și oriunde tot felul de măsuri care port afecta grav transportul maritim prin blocarea sau condiționarea (și, implicit, îngreunarea) accesului în anumite segmente ale rețelelor tradiționale de comunicații în domeniul maritim (în special în ceea ce privește accesul în apele teritoriale și porturi, rade și căi navigabile), determinând, pe lângă grave probleme economice și mari probleme de securitate maritimă. Abaterea de la o rută sigură și deplasare pe rute nesecurizate, care prezintă pericole evidente, nu fac decât să anuleze siguranța și să expună navele, echipajele și, unde este cazul, pasagerii, la riscuri însemnate. Pe de altă parte, orice navă care intră într-un port, având persoane contaminate la bord, devine un risc major de securitate, determinând măsuri care pot merge până la blocarea căilor de acces și închiderea portului.

II.3.4 Traficul de persoane

Dintotdeauna, marea a constituit cel mai propice domeniu pentru multe mârșăvii, dar, dintre toate, cea mai josnică este traficul de persoane. La noi, această crimă este prevăzută la art. 210 din Codul Penal și nu vom intra în detalierea ei, deoarece este în deplină concordanță cu prevederile ONU în această privință.

Ne vom opri, pentru început, la două aspecte ale acestei probleme și anume la cum este făcut acest trafic și cu ce scop.

Traficul de ființe umane este făcut prin ”amenințarea sau utilizarea forței, constrângerea, răpirea, frauda, înșelăciunea, abuzul de putere, vulnerabilitatea sau acordarea de plăți sau beneficii unei persoane care controlează victima”[118] și are ca scop „exploatarea, care include exploatarea prostituției altora, exploatarea sexuală, munca forțată, sclavia sau alte practici similare și prelevarea de organe”[119].

Am făcut aceste scurte prezentări ca să putem să înțelegem mai bine fenomenul și faptul că fiind o infracțiune gravă și pedepsită pe măsură, nu se poate desfășura decât în condiții de precauție maximă pentru evitarea legii și, mai ales a efectelor acesteia. Bineînțeles că domeniul maritim favorizează acest fenomen, în primul rând prin vastitatea sa și, în al doilea și cel mai important aspect, prin faptul că în marea liberă este puțin probabil ca o operațiune criminală de acest gen să fie descoperită, în lipsa unor informații precise și continue și, mai ales, faptul că marea liberă, prin legislația care o definește, nu facilitează executarea unor controale riguroase și ferme. Pe de altă parte, orice astfel de acțiune de trafic de ființe umane este pregătită destul de bine, de către persoane care au făcut din asta o meserie și care evită tot ce le poate determina eșecul și periclita libertatea.

---

[118] https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/what-is-human-trafficking.html
[119] *Ibidem*

Din punctul nostru de vedere, această adevărată industrie criminală este și un mare pericol pentru securitatea în domeniul maritim, deoarece recurge la tot felul de acțiuni subversive, având efecte nebănuite și cu urmări extrem de grave pentru securitatea în domeniul maritim(**Fig. 16**)

Cea mai greu de depistat este sclavia pe mare, pusă, în special, în slujba unor activități de pescuit, care se desfășoară sub forma „transshipment"-ului sau mai pe înțeles a transbordării. Ambarcațiunile care pescuiesc într-o anumită zonă, în general în marea liberă, când sosesc navele colectoare predau peștele și primesc provizii, combustibil, piese de schimb, echipamente etc., dar și oameni care, odată ajunși la bord, practic devin sclavi, muncind până la epuizare, fără contract, fără să poate pretinde nimic și, mai ales, fără libertate.

Practic, pescuitul se desfășoară legal, dar cu oameni traficați și folosiți ca sclavi. Și vorbim de firme de pescuit, nu de organizații de pescuit ilegal. Numai între anii 2011 și 2018, peste 2000 de pescari traficați în industria pescuitului din Indonezia au fost salvați din ghearele aceste mafii a mării, iar între noiembrie 2014 și octombrie 2015, au fost salvați 1342 de membri ai echipajelor de pe aceste nave de pescuit care fuseseră traficați și lucrau încontinuu de ani buni pe aceste nave, fără a primi niciun ban[120]. Și acesta este numai vârful aisbergului. Dacă cei traficați emit pretenții, imediat sunt amenințați că sunt debarcați și predați ca migranți ilegali.[121]

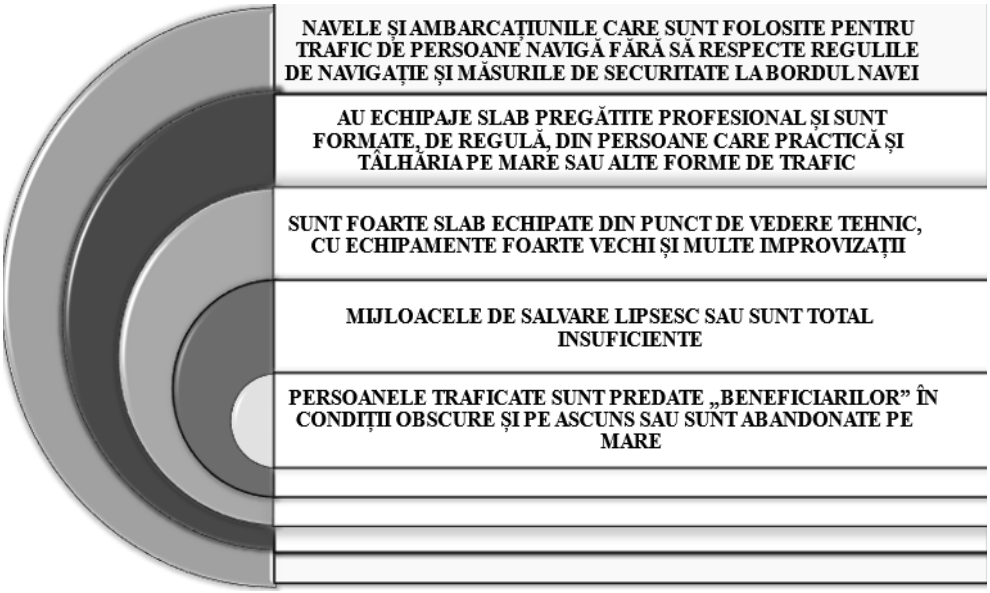


Fig. 16 Elemente ale traficului ilegal de persoane care afectează securitatea maritimă
Sursa: Concepție proprie

[120]*** *Mobile App Aids Detection of Human Trafficking at Sea,* International Organization for Migration (IOM), Geneva, 30.04.2019

[121] Sarah Lazarus, *Slavery at sea: human trafficking in the fishing industry exposed*, South China Morning Post, 13 Jun, 2015

Astfel de nave, care se ocupă cu traficul de persoane, practic bântuie ca niște fantome pe mare și se sustrag oricărei forme de control sau de monitorizare. Este notabil cazul unei nave sub pavilion taiwanez care fiind suspectată de trafic de persoane, a bântuit pe mare timp de 20 de luni, între anul 2015 și 2017.[122]

Toate navele sau ambarcațiunile care sunt folosite pentru traficul de persoane nu respectă regulile de navigație, decât atunci când este neapărat necesar, iar la bord măsurile de securitate sunt chiar o utopie. Navigă pe timp de noapte, de regulă, fără lumini de navigație și, bineînțeles, sunt o sursă de pericol pentru siguranța navigației. Sunt acele „ghost ship" (nave fantomă), care, practic, sunt niște sicrie plutitoare, care navigă sub pavilioane de complezență.

Un exemplu care încă nu a fost elucidat, este cel al navei *Etireno*, sub pavilion Benin, care era suspectată că transportă sute de copii din Benin ce urmau să fie vânduți ca sclavi în locuri îndepărtate de casă. Nava, o vechitură în ultimul hal, a fost urmărită de-a lungul coastelor Africii și brusc, apare într-o altă postură, vopsită în alb, arătând destul de nouă și având destinație de ferry-boat. La bord erau pasageri diverși și numai 43 de copii, neputându-se dovedi dacă sunt pentru trafic uman sau pasageri normali.[123]

Vom prezenta foarte scurt și un alt exemplu extrem de elocvent. Nava *Ezadeen*, sub pavilion libanez și declarată ca navă de transport animale, a fost descoperită, în iarna anului 2015, de către *Garda de Coastă Italiană*, navigând cu 450 migranți la bord. Surpriza a apărut când s-a constatat că nava nu avea echipaj și mergea pe pilot automat.[124] La aceasta se adaugă debarcarea de pe nava mamă a migranților și transbordarea acestora în ambarcațiuni mai mici, care sunt abandonate în apropierea zonelor unde pot fi observate și recuperate de către nave ale autorităților din zonă. În toate aceste situații, echipajele de tâlhari, jefuiesc pe bieții oameni de tot ce au și dispar cu ambarcațiuni sau nave care îi așteaptă și îi duc din nou la bază, pentru a pregăti alte mârșăvii.

Un alt caz, similar a fost și cel al navei Blue Sky M, sub pavilion Republica Moldova, care a fost preluată sub control de către autoritățile

---

[122] Nicola Smith, *Could human trafficking on the high seas be stopped by an online tracker?*, The Telegraph, 13 JUNE 2019

[123] *** *Mysterious Return of Benin 'Slave Ship'*, ABC News, April 17, 2001

[124] Michael Day, *Ghost ship with a human cargo: The worrying new trend used by traffickers to exploit people desperate to flee the Middle East*, The Independent, 2 January 2015

italiene, era abandonată de echipaj pusă pe pilot automat și avea la bord între 700 și 1000 de persoane, în majoritate sirieni și kurzi.[125]

În jargonul tâlharilor, aceste nave cu care transportă sclavi sau migranți sunt denumite ”găleți cu rugină”. Această denumire spune totul și nu mai este necesar să comentăm cât de mare pericol este o astfel de navă pentru securitatea maritimă, mai ales că navigă, de regulă, în condițiile specificate mai sus.

Echipajele acestor nave sunt de adunătură, de regulă nu au ofițeri decât fictiv, singura persoană brevetată real fiind comandantul care, de regulă are multă experiență și este extrem de bine plătit. În cazul ambarcațiunilor mici, acestea au cel mult un timonier care are ceva habar de navigație, suficient ca să ducă nava dintr-un loc în altul și, la primele probleme să le abandoneze cu pasageri cu tot.

Angajarea acestora se face cu acte fictive și, atunci când sunt făcute și contracte de angajare, acestea nu au nimic legal în ele. Prin clauzele contractuale, marinarii devin ei înșiși sclavi. Sclavi transportatori de sclavi.

Două nave de pescuit chinezești (în mod cert proprietatea triadelor - n.n.), Long Xin 629 și Long Xin 606 au fost reclamate autorităților din Indonezia pentru trafic de persoane. Persoanele în cauză erau marinari, iar patru dintre ei au murit în condiții suspecte. Povestea este mai lungă și ne vom opri la ce ne interesează pe noi și anume la faptul că, practic, acești marinari erau în stare de sclavie. Iată cum devine sclav un marinar. In se promite un salariu de 300$, dintre care 150$ se trimit familiei, 100$ sunt în păstratre la proprietarul navei și 50$ după ce nava ajunge la cheu.800$ trebuie plătiți agenției de crewing și 600$ taxe pentru tot felul de documente. Dacă marinarul vrea să rezilieze contractul, plătește 1.600$, iar dacă se mută pe altă navă, 5000$.[126]Am prezentat acest caz pentru a argumenta ce am afirmat. Bineînțeles că acești marinari nu au niciun fel de pregătire profesională serioasă, mulți dintre ei având grave probleme cu legea și, oricând sunt dispuși să eludeze toate normele de securitate maritimă și să abandoneze nava, marfa și persoanele de la bord, cu prima ocazie, neezitând să scufunde nava, să o pună pe uscat sau să o incendieze, transformând-o într-un pericol pe securitatea maritimă.

Datorită dotării precare, astfel de nave și ambarcațiuni sunt ele înseși un permanent pericol de scufundare, de incendiu sau de a comite erori grave de navigație producând diferite accidente grave, care, așa cum am arătat, blochează căile de navigație, accesul în porturi etc. Bineînțeles, echipajele dispar imediat, mai ales comandantul și cei din nucleul lui de bază.

---

[125] *** *The Blue Sky M docks in Italy with no crew but 700 migrants, four dead*, SeaNews International Shiping Magazine, 31 December 2014

[126] Apriza Pinandita, *Lawyers file police report alleging trafficking of Indonesian sailors*, The Djakarta Post, May 9, 2020

Grav este că echipamentul de protecție și salvare este inexistent, iar cei traficați nu au posibilitatea să își procure, în primul rând că nu au bani și, în al doilea rând, pentru că nu pot circula liber, fiind supravegheați tot timpul. Spre deosebire de ei, migranții au posibilitatea, dacă au bani să își procure cele necesare, dar, din păcate, datorită numărului mare care sunt ambarcați în mici ambarcațiuni și condițiilor deseori vitrege de navigație și de temperatură, acestea devin inutile.

Aceste adevărate „bombe plutitoare" navigă intens pe Oceanul Planetar și rețelele care gestionează această crimă sunt foarte bine organizate. Întotdeauna aleg exact acele zone unde securitatea maritimă este minimă sau chiar nulă.

Un contrabandist declara unui reporter de la *The Guardian*, în 2015, că rețeaua din care face parte, organizează și câte 20 de transporturi pe mare, pe săptămână, în perioadele aglomerate. Acest lucru este posibil, deoarece autoritățile libiene sunt total depășite, iar dotarea nu le permite să acționeze eficient. Practic, în zona unde rețelele de contrabandiști acționează cel mai intens, există doar trei ambarcațiuni de patrulare.[127]

De asemenea, sunt vehiculate tot felul de idei năstrușnice care dovedesc superficialitatea cu care este tratată problema sau chiar necunoașterea problemei. Una din idei este aceea că pescarii din zonă trebuie să fie implicați în activitatea de combatere a traficului de persoane și a migrației ilegale, în timp ce realitatea arată că aceștia sunt chiar ei implicați, fie în contrabanda cu refugiați și migranți, deoarece, această activitate este mult mai bănoasă decât pescuitul, fie în comercializarea ambarcațiunilor proprii sau închirierea lor la prețuri exorbitante, ulterior putând să își cumpere altele mai performante. Și, iar, revenim la ceea ce spuneam anterior și anume, că această pleiadă de marinari și pescari convertiți la trafic de persoane, nu țin cont de nimic, constituind, prin modul de acțiune, un mare pericol în ceea ce privește securitatea maritimă.

II.3.5 Atacuri asupra unor elemente ale infrastructurii maritime și pagube, distrugeri și avarii provocate acestora

Vom aborda și acest subiect, dar fără referiri la actele de terorism, pe care le-am abordat anterior și fără referiri la rutele de navigație maritimă, respectiv căile de acces maritime, ci doar cu referire strictă la activitatea din porturi. De asemenea, deoarece am făcut referire la sabotaje, nu vom mai face referire nici la acest aspect.

[127] *** *700 migrants feared dead in Mediterranean shipwreck*, The Guardian, 19.04.2015

Aparent, nu ar mai rămâne nimic de discutat, dar, în fapt, sunt multe aspecte de abordat (**Fig. 17**)

Fig. 17 Atacuri asupra unor elemente ale infrastructurii maritime
Sursa: Concepție proprie

Importanța acestui aspect este subiect al multor studii, analize sau manuale, arătându-se că în evaluarea de securitate, pe baza căreia se întocmește un plan de securitate, trebuie să se țină cont, printre altele și de „avarierea sau distrugerea facilităților de la bordul navelor și din porturi”[128]

II.3.5.1 Furtul sau distrugerea unor elemente ale sistemelor de semnalizare de navigație

Aceste acte criminale sunt prevăzute în *Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)*, la articolul 3, unde sunt prezentate generic într-un alineat: „distruge sau dăunează grav instalațiilor de navigație maritimă sau interferează grav în funcționarea acestora, în cazul în care un astfel de act este de natură să pună în pericol navigarea în siguranță a unei nave”[129]

[128] Michael A. Mc. Nicholas, *Maritime Security: An Introduction*, second edition, Elsevier, Oxford, UK, 2016, p.107
[129] *** *Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (UNTS)*, Vol. 1678, No. I-29004), art.3, lit. (e), 10 March 1988

Să intrăm puțin în detalii, deoarece Convenția prezentată mai sus și amendamentul la aceasta, făcut de SUA în 2005, are prevederi cu caracter general, lăsând la latitudinea statelor combaterea și pedepsirea unor astfel de acte.

Unele state au prevederi legale care se referă la această infracțiune, altele nu. Depinde de modul cum privește problema fiecare. Vom da exemplul Indiei care în Codul Penal are prevăzută condamnarea infracțiunii de „distrugere, mutare sau transformare a luminilor sau marcajelor de navigație ...”[130] , tocmai pentru a preveni acțiunile celor care li se pare că anumite semnalizări de navigație nu sunt chiar folositoare și pot fi distruse, transformate sau mutate după bunul plac și interesul propriu. Pedeapsa pentru astfel de fapte este de șapte ani închisoare. Normal că cei care vor să comită astfel de fapte au în față o perspectivă care este profund descurajatoare. Și este normal, deoarece astfel de infracțiuni pot genera catastrofe. Și noi nu suntem departe de astfel de situații, dar nu este imposibil să se întâmple și, în consecință, măsurile de securitate necesare siguranței navigației trebuie să fie adecvate și descurajatoare.

În Codul penal al republicii Malta, la art. 315 se arată că „Fapta persoanei care pune orice lumină sau semnal fals sau orice alt element menit a contacta nave, vase sau ambarcaţiuni, sau de a le influența navigaţia, cu intenţia de a provoca pierderea sau naufragierea oricărei nave, vas sau ambarcaţiuni, sau care, din acelaşi motiv, stinge sau scoate o lumină, semnal sau orice alt obiect prevăzut de guvern pentru îndrumarea marinarilor se pedepseşte cu închisoarea de la trei la cinci ani, chiar dacă nu s-a produs niciun accident”[131] Dacă fapta are ca urmare producerea unor daune, pedeapsa este de la patru la șase ani sau de la cinci la nouă ani, în funcție de valoarea daunelor[132], iar dacă se produce vătămarea corporală a vreunei persoane, funcție de gravitatea acesteia, pedeapsa cu închisoarea poate ajunge și până la 20 de ani[133]. În cazul când este ucisă vreo persoană, pedeapsa este închisoare pe viață[134].

De asemenea, este încriminată „tăierea, scoaterea sau desfacerea lanțurilor, parâmelor, cablurilor utilizate pentru legarea și ancorarea

[130] Krishna Deo Gaur, *A Textbook on Indian Penal Code*, K.D. Gaur, 4th Edition, New Delhi: Universal Law Publishing Co., Pvt. Ltd., 2009, Section 433, p. 737

[131] *** Ministerul Justiției, CODEX PENAL, Codurile penale ale statelor membre ale Uniunii Europene, *Codul penal al Republicii Malta*, art. 321, al. (1)

[132] *Ibidem*, art. 321, al.2, lit. (a)

[133] *Ibidem*, art. 321, al.2, lit. (b)

[134] *Ibidem*, art. 321, al.2, lit. (c)

geamandurilor sau legarea la geamandură, precum și a celor prin care este tras la mal, ancorat sau fixat în orice fel orice vas sau navă sau orice frânghie prin care este fixată geamandura ancorei unui vas”[135].

Și exemplele pot continua.

În legislația românească, singurele prevederi concrete de nominalizare și pedepsire a infracțiunilor referitoare la semnalizarea de navigație se regăsesc în *Legea nr. 395/2004 privind activitatea hidrografică maritimă*, dar sunt extrem de generale, fiind înglobate într-un singur articol unde se arată că: „*Împiedicarea desfășurării activității hidrografice maritime, autorizată conform legii, precum și deteriorarea cu bună știință a echipamentului specific constituie contravenții și se sancționează cu amendă de la 5.000.000 lei la 40.000.000 lei pentru persoanele juridice și cu amendă de la 1.000.000 lei la 10.000.000 lei pentru persoanele fizice*.”[136] Sumele prevăzute sunt cele dinainte de denominalizare. Deci, actualmente, cea mai mare amendă este de 4000 RON, adică nici 1000 euro, pentru persoanele juridice și 1000 RON, adică puțin peste 200 de euro pentru persoanele fizice. Comentariile sunt de prisos. Practic, de aceea am și exemplificat cu două exemple din alte țări.

De asemenea, prevederi cu caracter general și ambiguu găsim și în *Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrarea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța”*, unde găsim formulări de genul „Răspunderea pentru avariile produse mijloacelor de semnalizare cade în sarcina celui care le-a produs”, fără referire la o bază legală și fără a preciza în ce constă răspunderea.[137]

II.3.5.2 Furtul sau distrugerea unor mijloace de intervenție pentru salvare-avarii, stingere incendii, prevenirea și combaterea poluării, urgențe medicale

Aceste acte sunt destul de frecvente în multe țări, iar noi suntem printre acestea. Din păcate, aceste acte criminale sunt foarte puțin subiect de analiză de securitate și, mai ales de prevederi în acte legislative care să descurajeze astfel de acte. Intervențiile portuare în caz de salvare-avarii, incendiu, poluare sau

---

[135] *Ibidem*, art. 322, al.1 și 2

[136] **** Legea nr. 395/2004 privind activitatea hidrografică maritimă*, Capitolul III, art. 19

[137] **** Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrarea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța*”, ediție 2019, art. 27

urgențe medicale în mediul maritim, sunt profund specifice, având multe caracteristici diferite și caracteristici mai complexe decât intervențiile similare efectuate în alte medii. În primul rând, personalul de intervenție trebuie să fie foarte bun cunoscător al mediului maritim, să aibă calități și abilități suplimentare (de exemplu, obligatoriu să știe să înoate), dar și mijloacele pe care le deservesc trebuie să fie adaptate acțiunilor în mediul maritim. Una este să stingi un incendiu cu o autospecială și alta cu o navă specializată în stingerea incendiilor. Dacă ai plecat la o intervenție și constați că ceva ți-a fost furat sau distrus, acea intervenție stă sub un mare semn de întrebare. A înlocui, schimba sau repara presupune mult timp și, practic, se ratează intervenția. De multe ori cei care fură sau distrug fac parte din echipajele de intervenție, în special indivizi care se angajează pentru scurt timp și singura lor preocupare este să fure și, implicit, să distrugă. De asemenea, acestora li se adaugă acea lume interlopă a porturilor, care trăiește din furt și, grav este că fură tot ce găsește, fără discernământ, de cele mai multe ori avariind grav sau făcând nefuncționale instalații, utilaje, aparatură și logistica acestora. De regulă, sunt oameni fără căpătâi, trăind în clandestinitate și dispărând după fiecare lovitură, după care reapar și trec iar la rele.

Singurul remediu este o legislație adaptată problemelor din domeniul maritim, legislația cu caracter general fiind lacunară sau inexistentă și, atunci când există, fiind produsul unora care se pricep la toate, nu a unor specialiști în domeniul respectiv.

II.3.5.3 Distrugerea, deteriorarea sau blocarea căilor terestre de deplasare din interiorul porturilor

O altă problemă ce afectează securitatea maritimă este cea a stării terestre de deplasare din interiorul porturilor, deoarece majoritatea serviciilor portuare folosesc aceste căi (șosele, cale ferată, funiculare etc.) pentru transportul la și de la nave a încărcăturii acestora, dar, mai ales, pentru aprovizionarea acestora cu hrană, echipamente, piese de schimb, corespondență, documente, personal de schimb, personal de intervenție pentru diferite situații etc.).

Prima cauză care afectează aceste căi de deplasare este folosirea inadecvată a acestora, ceea ce duce la distrugerea sau deteriorarea lor. De multe ori, se transportă la navele aflate la încărcare sau de la navele aflate la descărcare mult mai multă marfă decât este permis, fapt ce duce la deteriorarea căii de rulare. La aceasta se adaugă și lipsa de preocupare pentru întreținere și reparații, dar și o proastă semnalizare și marcaje insuficiente sau absente. Toate acestea afectează orice intervenție pentru problemele specifice mediului

maritim care este dependentă de deplasarea pe aceste căi. Din cauza proastei întreținerii și proastei gestionări a traficului, apar îngreunări și blocări ale traficului, uneori având consecințe extrem de grave, ce afectează securitatea maritimă. Dacă, de exemplu, izbucnește un incendiu la o navă, care nu poate fi localizat și stins de către navele specializate, fiind obligatorie intervenția de pe cheu și dispozitivele de intervenție nu pot ajunge la navă în timp util, acea navă este sortită pieirii, ba, mai mult, datorită încărcăturii și combustibilului de la bord poate deveni o bombă portuară și siguranța portului este grav compromisă. Haosul care se poate instaura poate fi fatal, deoarece toate măsurile de securitate sunt încălcate, fiecare dorind să își salveze propria navă, în primul rând încercând să părăsească portul. Și această situație nu este un scenariu, este o realitate foarte posibilă. Portul Constanța a trăit o astfel de experiență, când în dana 96 (dană petrolieră) la o navă a izbucnit un incendiu și toate navele militare, care erau vis-a-vis, la dana 0, au primit ordin să părăsească portul.

II.3.5.4 Distrugerea sau avarierea sistemelor de furnizare și alimentare cu energie electrică, apă, carburanți-lubrefianți, precum și de colectare și evacuare a reziduurilor și deșeurilor

Pe timpul staționării în porturi, navele sunt dependente de alimentarea cu energie electrică și apă. Mai ales în situațiile când grupurile electrogene de la bord sunt în revizie sau reparație, ori nu au personal de deservire suficient, din diverse motive. Orice perturbare în alimentare cu energie electrică face imposibilă funcționarea instalațiilor de la bord și, în consecință, afectează securitatea navei și, în multe cazuri și a ce se află în jurul acestor nave.

Nesecurizarea rețelelor de distribuție cu energie electrică face ca acestea să devină vulnerabile la distrugere sau avariere, în urma unor acțiuni iresponsabile care, în principal urmăresc sustragerea de componente. De cele mai multe ori aceste distrugeri sunt însoțite și de alte efecte în afară de întreruperea alimentării cu energie electrică – scurtcircuite care duc la distrugerea de aparatură și instalații, electrocutare personalului care face legăturile dintre nave și rețeaua de alimentare cu energie electrică, incendii, explozii etc.) toate afectând grav securitatea și siguranța în domeniul maritim.

Aceleași aspecte le întâlnim și la sistemele de furnizare și alimentare cu apă (aici apărând și pericolul infestării apei), cu carburanți-lubrefianți sau de colectare și evacuare a reziduurilor și deșeurilor.

Nu vom insista asupra acestui subiect, deoarece, deși este un aspect al securității maritime, este abordat mai în detaliu în alte analize, de exemplu cel al securității activităților în domeniul energetic sau în abordări cu caracter ecologic etc.

II.3.5.5 Furt de componente sau distrugerea unor elemente din sisteme de comunicații, observare radiotehnică, hidrometeorologie, avertizare și informare etc.

Am tot folosit sintagma „facilități portuare" și, înainte de a continua dezvoltarea subiectului din titlu, vom reaminti definiția acestei sintagme. Definițiile diferă și unele diferă foarte mult de contextul general, referindu-se la probleme secvențiale, care vizează anumite domenii stricte din complexa activitate portuară. Practic, facilitățile portuare, în înțelesul pe care îl dă un document comun al *Organizației Maritime Internaționale (IMO)* și al *Organizației Internaționale a Muncii (ILO), Code of practice on security in ports*, este acela de interfață între navă și port[138] Sunt multe de spus aici, dar vom reveni la problema noastră.

Toate problemele de securitate maritimă sunt reglementate de *The International Code for the Security of Ships and of Port Facilities* (2003), dar aici găsim numai cadrul general, din care fiecare își extrage cele necesare pentru clădirea propriului sistem de securitate. Acest cod, practic, vine în sprijinul întăririi securității maritime fiind o completare necesară a *International Convention for the Safety of Life at Sea* (1974).

Am fi putut aborda generic toate sistemele în cadrul unui subcapitol referitor la facilitățile portuare, dar elementele componente au particularități care necesită abordarea separată a fiecăruia în parte.

Sistemele de comunicații, observare radiotehnică, hidrometeorologie, avertizare și informare etc., fac parte din facilitățile portuare, cu corespondență directă la bordul navelor și sunt vitale pentru securitatea portului și a fiecărei nave aflată în aria sa de responsabilitate. Este inutil să reamintim ce înseamnă distrugerea sau furtul unor componente ale acestor sisteme pentru securitatea maritimă, dar trebuie să subliniem că aceste infracțiuni nu sunt rare și că prevenția acestor fapte se face prin adoptarea măsurilor de securitate adecvate, tocmai pentru a nu se produce vulnerabilități, amenințări sau pericole ce pot deteriora grav securitatea maritimă.

Planul de securitate al portului sau cel de securitate al navei, după caz, trebuie să prevadă și aceste situații, bineînțeles însoțite de măsuri și responsabilități concrete și adecvate. Nu se poate folosi un șablon, dar se poate folosi o structură de principiu care se regăsește în *The International Code for the Security of Ships and of Port Facilities*, deși acest cod, așa cum arată mulți specialiști în domeniu[139] de la instituții de prestigiu, nu este perfect și are

---

[138] *** *Code of practice on security in ports*, International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO), MESSHP/2003/14, Tripartite Meeting of Experts on Security, Safety and Health in Ports, Geneva, 2003, p. 4

[139] Peter Hellberg, *Effects of the ISPS Code on ship and port security - a Swedish perspective*, A dissertation submitted to the World Maritime University in partialfulfillment

destule dezavantaje, deși ce-i drept, are și multe avantaje, altfel nu ar fi fost adoptat și pus în practică.

II.3.5.6 Blocarea mijloacelor de intervenție salvare-avarii, incendii, poluare, urgențe medicale

Efectele unor astfel de acțiuni sunt similare cu cele produse de furtul sau distrugerea unor componente ale mijloacelor de intervenție enumerate mai sus. Practic, în ambele situații se îngreunează sau se împiedică intervenția, creând probleme care afectează securitatea în domeniul maritim, aceste probleme putând produce efecte deosebit de grave sau catastrofale. Numai să ne închipuim că se blochează intervenția la un incendiu izbucnit la bordul unui petrolier și este de ajuns să realizăm gravitatea. Și acest lucru nu este imposibil, în primul rând datorită acțiunii umane iresponsabile.

II.3.6 Dispute nerezolvate asupra unor teritorii maritime

În lume există 512 potențiale granițe maritime, dintre care, mai puțin de jumătate sunt stabilite în urma unor înțelegeri definitive, restul constituind subiect de dispute.[140]

Disputele asupra unor teritorii maritime constituie una dintre problemele care cauzează grave prejudicii securității maritime, deoarece aceste spații, pe tot timpul disputei se caracterizează printr-un vid de securitate, statele aflate în dispută fiind preocupate de disputa în sine și nu de problema securității maritime. Am prezentat de mai multe ori cazul Golfului Guineea și revenim, deoarece starea precară a securității maritime în această zonă și proliferarea infracțiunilor, în special a tâlhăriei maritime, este o urmare directă a lipsei de colaborare în domeniul securității maritime a statelor din zonă, generată, așa cum arătam, de preocuparea pentru disputa asupra teritoriului maritim respectiv.

Așa cum arată unele analize asupra situației din Golful Guineea, „Acolo unde există o dispută este probabil ca să existe o cooperare limitată”[141].

---

of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime affairs (maritime safety & environmental administration) World Maritime University, Malmö, Sweden, 2009, pp. 61-63

[140] Md. Monjur Hasan, He Jian, Md. Wahidul Alam & K M Azam Chowdhury, *Protracted maritime boundary disputes and maritime laws*, Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, Volume 2, 2019 - Issue 2, Taylor & Francis Group p. 90 apud Newman, N. Maritime Boundary Dispute. https://www.eniday.com/en/human_en/maritime-boundary-disputes/

Limitarea cooperării conduce la lipsa de informații, scăderea capacității de reacție și a eficienței în combaterea și eradicarea actelor criminale care afectează securitatea maritimă și reduc drastic nivelul de siguranță. Și infractorii cunosc bine acest lucru și acționează ca atare. Dau lovitura în apele unei țări și, pentru a evita să fie capturați și urmăriți, se refugiază în zonele aflate în dispută și, de acolo, eventual, în apele altui stat care fie are o legislație favorabilă, fie are insuficiente forțe și mijloace de securitate.

Până la urmă, conform afirmațiilor celor implicați în studii de securitate, toate converg spre un mare adevăr : „... controlul zonelor maritime, întotdeauna are implicații asupra securității maritime”[142].

Un alt exemplu real, care este în desfășurare, este cel din Marea Chinei de Sud, unde teritoriile sunt disputate de către China, Vietnam, Taiwan, Malaiezia, Filipine și Brunei. Bineînțeles că orice exacerbare a acestor dispute duce automat la deteriorarea gravă a securității maritime, mai ales că este o zonă de trafic intens, intersectată de rute maritime importante și, mai ales, bântuită de interese multe și acute. Practic, situația din anii 1974 și 1988, când China a recurs la forță împotriva Vietnamului[143], se poate repeta oricând, deoarece disputele nu s-au încheiat și nici nu au scăzut în intensitate.

Una dintre cele mai acerbe dispute pe care am mai pomenit-o este cea din zona arctică, miza fiind controlul asupra noilor rute maritime care se dezvoltă în zonă în urma topirii accentuate a calotei polare și, în aceeași măsură, resursele de petrol, gaze și minerale din adâncuri. Deocamdată disputa a trecut de la argumente juridice și științifice la concentrarea unor forțe militare apreciabile în zonă. În acest sens, Rusia a trecut la măsuri care în niciun caz nu încurajează securitatea maritimă în zonă. A creat un comandament Arctic, l-a echipat adecvat misiunilor în zona arctică, l-a înzestra cu armament specific și cu personal antrenat pentru astfel de misiuni. Ultima misiune de antrenare a constat în lansarea de parașutiști de la 10.000 de metri înălțime, în zona paralelei 80^0 N, adică, mult mai sus de Cercul Polar.[144] Asta, când parașutiștii sportivi, de performanță, în astfel de condiții fac salturi de la 3-4.000 de metri.

---

[141] Victoria Mitchell, *Maritime Boundaries and Maritime Security*, in Lisa Otto editor, *Global Challenges in Maritime Security: An Introduction*, Springer Nature Switzerland Ag., 2020, p.118

[142] Aletta Mondré, Forum Shoping in International Disputes, Palgrave MacMillan Publisher, New York, 2015, p.9

[143] David Lai, *DOCUMENT No.1: Asia-Pacific A strategic assessment*, Strategic Studies, Institute, U.S. Army War CollegePress, May 2013, in, *TERRORISM Commentary on Security Documents*, Volume 139, The Rise of China, Douglas C. Lovelace jr. editor, Oxford University Press, 2015, p.54

[144]*** *Российские десантники впервые в мире прыгнули с парашютами в Арктике с высоты 10 км*, ТАСС, информационное агентство, Москва, 26 апреля, 2020

De asemenea, conform unor ştiri din surse credibile, care citează ziarul rusesc „Izvestia”, guvernul rus a elaborat recent reguli pentru trecerea navelor de război străine pe Ruta Mării de Nord. Potrivit Izvestia, navele militare străine ar trebui să anunțe Rusia cu 45 de zile înainte și să-i ia pe piloții ruși la bord. Trecerea poate fi refuzată, iar în cazul deplasării neautorizate de-a lungul acestei rute, Rusia va putea aplica măsuri de urgență, până la arestarea sau distrugerea navei.[145]

Toate acestea, bineînțeles, nu contribuie decât la deteriorarea securității maritime în zona arctică, bineînțeles, nu în detrimentul Rusiei. Și problema este mult, mult mai complicată și se accentuează datorită agresivității specifice a Rusiei. Bineînțeles, și SUA a trecut la investiții substanțiale în zonă, dar și la întărirea forțelor sale din Alaska. Ba, mai mult, pentru prima dată după sfârșitul Războiului Rece, a început să asigure o prezență regulată la Cercul Polar în zona Mării Barents. Și nu oricum, ci cu trei distrugătoare. Dar asta numai după ce au notificat rușilor această intenție[146]. Militarizarea unei zone, dictată de dispute teritoriale, nu face decât să se erodeze securitatea maritimă. Și, ca ecuația să fie și mai sumbră, China s-a declarat un „stat din proximitatea zonei arctice”[147]. Bineînțeles că nu de dragul urșilor polari! După câte se pare, proporțional cu viteza de topire a calotei polare, se deteriorează și securitatea în zonă, în special securitatea maritimă, în înțelesul ei integral.

Credem că este suficientă abordarea acestui aspect, din punctul de vedere al echilibrului structurii acestei lucrări, deși subiectul este de mare actualitate, deoarece pământul s-a împărțit, marea încă nu!

II.3.7 Transportul ilegal de droguri, substanțe interzise, arme, muniții, explozivi, arme de distrugere în masă

Așa cum arătam la un moment dat, marea este cea mai bună ascunzătoare pentru răufăcători și cel mai căutat mediu pentru transporturi ilegale, majoritatea dintre acestea fiind de o periculozitate maximă. Aceste elemente, precum și altele (**Fig. 18**) fac ca transporturile ilegale să fie un puternic factor de afectare a securității maritime și contribuie nu numai la deteriorarea gravă a siguranței maritime, dar și a siguranței umanității în general.

---

[145] Nurlan Aliyev *Russia’s Military Capabilities in the Arctic*, International Centre for Defence and Security, Eesti, Estonia, June 25, 2019

[146] David B. Larter, *The US Navy returns to an increasingly militarized Arctic*, DefenseNews, Wassington, May 12, 2020

[147] Kyle Rempfer, *NORTHCOM: Arctic now America’s ‘first line of defense’*, DefenseNews, Washington, May 6, 2019

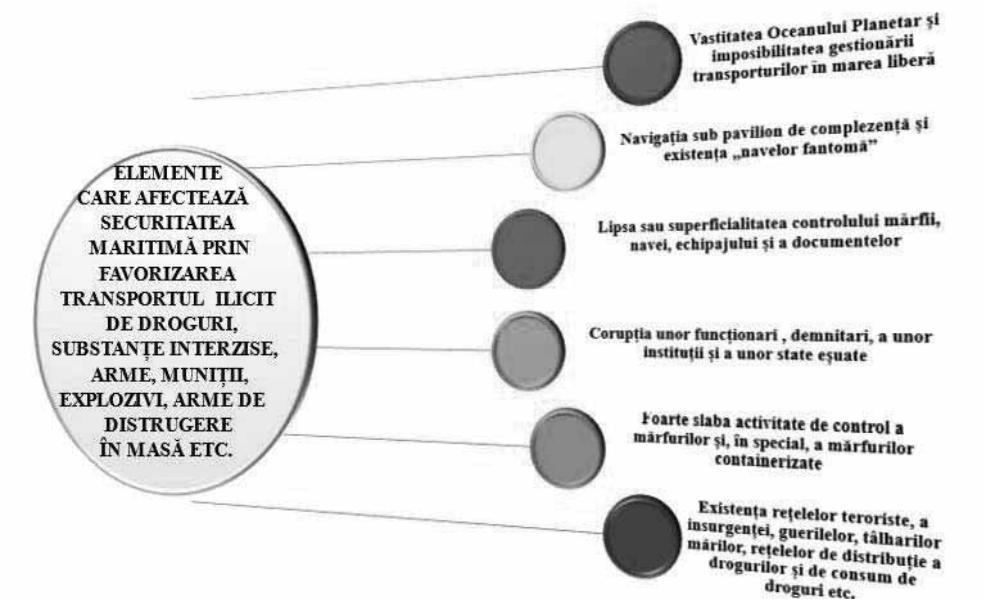


Fig. 18 Elemente care afectează securitatea maritimă prin favorizarea transportului ilicit de droguri, substanțe interzise, arme, muniții, explozivi, arme de distrugere în masă etc.
Sursa: Concepție proprie

Ele sunt periculoase atât din cauza mărfii pe care o transportă, dar și din cauza mijloacelor și persoanelor implicate în derularea acestor activități grav ilegale. Să ne închipuim o navă încărcată cu garnituri de mobilă, ambalate frumos și protejate cum scrie la carte, navigând prin strâmtori, intrând în porturi, ancorând în rade, navigând în amonte pe un fluviu, cu un echipaj și cu documente perfect valabile, îndeplinind toate normele de securitate etc., dar care, de fapt, transportă, de exemplu, explozivi extrem de puternici sau chiar focoase nucleare. Orice măsură de securitate devine nulă. Inclusiv cele din domeniul maritim.

Anterior, am prezentat cazul navei Olănești, aceasta fiind victima conflictului iraniano-irakian. La vremea respectivă, deși presa comunistă a evitat acest subiect, s-a știut că nava nu transporta hârtie, cartoane și cherestea pentru iranieni, decât ca acoperire a unui transport de armament[148]. Cât o fi de

[148] Costel Crangan, *Dezastrul naval ascuns cu îndârjire de Ceauşescu. Cum au scufundat iranienii o navă românească cu 31 de oameni la bord în războiul din anii '80*, Adevărul, 8 octombrie 2015

adevărat, nu se știe! Dar, dacă nava ar fi avut la bord substanțe interzise, explozivi sau arme de distrugere în masă, cum ar fi fost? Se terminau subit luptele și pentru iranieni și pentru irakieni.

Containerizarea transporturilor maritime a însemnat un mare succes economic, dar, orice câștig aduce și inconveniente. În aceste containere se pot transporta, teoretic, orice, fără ca transportatorul să aibă nicio responsabilitate asupra a ceea ce este în containere. Controlul este iluzoriu, atâta timp cât, la ora actuală, mai puțin de 2% dintre containere sunt controlate.[149]

Existența insurgențelor, a mișcărilor de guerilă, a rețelelor teroriste care sunt principalii solicitanți de asemenea materiale, face ca piața pentru aceste materiale să existe, ba, mai mult, membrii acestora sunt, de cele mai multe ori, implicați în încărcarea, transportul și distribuția acestor mărfuri ilegale, transportate ilegal, accentuând pericolele și amenințările la adresa securității maritime și potențând riscurile și vulnerabilitățile, anulând standardele de siguranță necesare desfășurării activităților din mediul maritim.

Aceste transporturi evită, pe cât posibil, apele aflate sub orice jurisdicție națională, punctele obligatorii de trecere, zonele de acțiune ale unor grupări navale care, printre alte misiuni, exercită și control al navelor suspecte și, mai ales, dacă se poate, contactul vizual, radio sau de radiolocație. Dacă este nevoie să navigheze în apele naționale ale unor state, o fac numai în apele acelor state care nu își pot exercita controlul și supravegherea teritoriilor lor maritime sau în apele unor state unde se bucură de complicitatea cu autoritățile respectivelor state, fie pe bază de corupție, fie pe bază de interese și scopuri comune. Specialiștii denumesc această combinație de trafic ilegal și corupție a unor autorități din anumite state, drept „canale de contrabandă”[150]. Aceste „canale de contrabandă” („smuggling channel”) sunt, de cele mai multe ori, tradiționale, schimbându-se doar marfa traficată sau, adăugându-se o nouă marfă, aceste canale devenind comune. Așa este, de exemplu, cazul Africii de Sud, unde, începând cu anul 1993, traficul de droguri, practicat de nigerieni, a preluat canalele tradiționale prin intermediul cărora se făcea trafic de

---

[149] **** The Role of Maritime in WMD Transportation and Global Supply Chain Security*, 20-21 September 2012, Rome, Italy, p. 13 (GFF Workshop Book Report)

[150] Boiko Todorov, Ognian Shentov, Aleksandăr Stoianov editori, *Corruption and Illegal Trafficking: Monitoring and Prevention : Assessment Methodologies and Models of Counteracting Transborder Crime*, second revised and amended edition, Center for the Study of Democracy, Sofia, 2000, pp. 7-11

armament.[151] La un moment dat, în această țară, acționau peste 120 de bande de traficanți de droguri, fiecare cu rețeaua sa de aprovizionare și distribuție[152], aspect ce confirmă cele afirmate mai sus, adică existența corupției la nivelul autorităților.

Nici Europa nu este ferită de existența acestor canale, deși corupția unor autorități este mult mai rar întâlnită. Oricum, aceste transporturi ilegale, în mod cert, datorită modului cum se desfășoară, pun în pericol securitatea în domeniul maritim, așa cum am mai arătat și argumentat.

În februarie 2016, în Marea Britanie a fost prezentat cazul unei bande de traficanți care au încercat să introducă în Marea Britanie arme de tip AK-47 și Skorpion, de proveniență cehă, prin Franța și, apoi, peste Canalul Mânecii, folosind o ambarcațiune[153]. Deci, traficul ilegal forțează și cele mai controlate rute și cele mai performante sisteme de control, atunci când nu există posibilitatea de varientare a transportului. Se alege ruta cea mai scurtă, deși este cea mai nesigură, deoarece se mizează pe acțiunea rapidă.

Războiul din fosta Iugoslavie a fost cel mai elocvent exemplu de trafic de armament din zona noastră. Kosovo și Bosnia, la începutul războiului, aveau o dotare cu armament extrem de precară față de sârbi și, atunci a intrat în funcțiune o adevărată rețea de trafic de armament. Armele erau aduse din Iran, Libia, Turcia și alte țări care s-au angrenat în acest trafic ilegal. Oficiali din Bosnia, Kosovo și chiar din Slovenia și Croația, au fost implicați în acest trafic, nu din motive patriotice, cum pretindeau, ci din motive pur mercantile, pentru veniturile mari care ieșeau din această afacere.[154]

II.3.8 Pescuitul ilegal

Pescuitul ilegal este el însuși o infracțiune și, ca orice infracțiune, de obicei, este însoțit și de alte efecte colaterale, pe lângă infracțiunea pentru care este incriminat. Bineînțeles că, pe lângă aspectul legal, pescuitul ilegal se desfășoară în cu totul alte condiții, care au influență asupra multor aspecte cu caracter economic, social, economic, uman și al securității în domeniul maritim.

---

[151] Kevin A. O'Brian, *Privatizing Security Privatizing War? The New Warrior Class and regional Security*, in *Warlords in International Relations*, Paul B. Rich, editor, New York, 1999, p.48

[152] Glen Segell, *Stability and Intervention in Sub-Sahara Africa*, 1998, United Kingdom, p.60

[153] *** *Gang 'smuggled 31 guns into UK on boat'*, BBC News, 29 February 2016

[154] Anton Bebler, *Corruption among Security Personnel in Central and Eastern Europe, in Army and State in Postcommunist Europe*, Edited by David Betz and John Lowenhardt, London, 2001, p. 139

Efectele acestuia asupra securității în domeniul maritim (**Fig. 19**), au impact nebănuit, mai ales că, așa cum arătam, nerespectarea unei legi sau a unei legislații dintr-un domeniu, automat generează și alte nerespectări ale legilor din alte domenii.

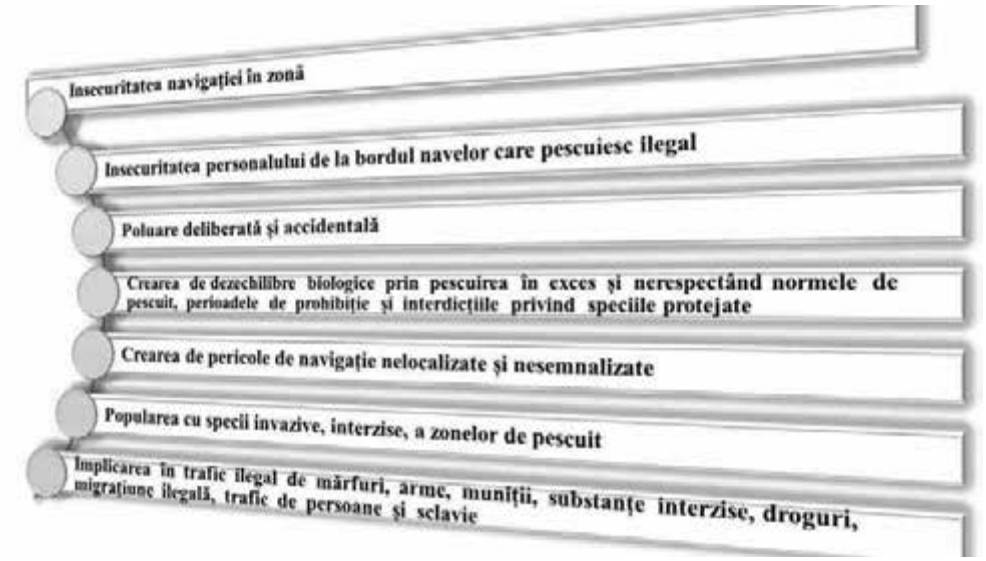


Fig. 19 Efecte ale pescuitului ilegal asupra securității maritime
Sursa: Concepție proprie

Cei ce au studiat fenomenul au arătat că efectele negative ale pescuitului ilegal nu se reflectă numai asupra economiilor statelor costiere afectate, ci și asupra securității și siguranței maritime în apele acestora.[155] În continuare, vom prezenta câteva dintre aceste efecte, specificând faptul că nu toate efectele pescuitului ilegal care afectează economia afectează și securitatea și siguranța maritimă, dar, în mod cert, toate acele efecte care afectează securitatea și siguranța maritimă afectează în mod direct sau indirect și economia.

În urma unui studiu, la care au fost invitați să răspundă 110 profesioniști în probleme de securitate maritimă, a reieșit că pescuitul ilegal este cel mai mare pericol pentru securitatea maritimă, 80 dintre specialiști subliniind acest lucru, în timp ce traficul de droguri este pe locul doi, poluarea

[155] Catharina Lewerenz and Judith Vorrath, *Illegal Fishing and Maritime Security: Towards a Land - and Sea- based: Response to Threats in West Africa*, SWP Comments 2, Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs, January 2015, p.2

maritimă pe trei, pirateria pe patru și terorismul abia pe locul nouă.[156] Ținând cont de acest aspect, să vedem de ce pescuitul ilegal este considerat cel mai mare pericol pentru securitatea maritimă.

În primul rând, pescuitul ilegal înseamnă un mare pericol pentru navigația celorlalte nave care navigă în zona unde se produce această infracțiune. Aici nu ne referim la pescuitul nedeclarat și la pescuitul nereglementat care, nu înseamnă ilegal, ci doar nerespectarea legii, în timp ce pescuitul ilegal este total în afara legii.[157] Pericolele pentru navigație ale pescuitului ilegal, în opinia noastră, derivă din:

- folosirea unor nave și ambarcațiuni foarte vechi, cu tehnică uzată și neîntreținută, cu probleme la opera vie și la sistemele de propulsie și guvernare;
- folosirea pentru navigație a sistemelor GPS, cu scopul de poziționare precisă în zona de pescuit, dar fără consultarea tuturor hărților de navigație, a cărților pilot și a avizelor pentru navigatori, pentru alte detalii, mai ales în ceea ce privește pericolele de navigație;
- capacitate de manevră foarte redusă, datorată atât calităților manevriere precare ale navei, slabului profesionalism al echipajului și, nu în ultimul rând, datorită sculelor de pescuit care diminuează semnificativ capacitatea de manevră a navei;
- nesemnalizarea pe timp de zi și, mai ales, pe timp de noapte a prezenței navei, a activităților pe care le execută, dintre care cea de pescuit în mod special. O navă care traulează pe timp de noapte, fără lumini de navă cu capacitate de manevră redusă, specifice pescuitului cu lumini false sau, mai rău, fără niciun fel de lumini, este o adevărată bombă de securitate maritimă;
- insuficiența mijloacelor de salvare-avarii specifică acestor nave, unde viața și sănătatea pescarilor nu prezintă însemnătate, așa cum am mai arătat;

---

[156] Laura Burroughs and Robert Mazurek, *Maritime Security in the Indian Ocean: Perceived Threats, Impacts, and Solutions*, Caught Red-Handed brief, June 2019, p. 2 (The Caught Red-Handed workshops are convened and chaired by One Earth Future's Secure Fisheries program and the United Nations Office on Drugs and Crime's Global Maritime Crime Programme and supported by the US State Department's Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs and US Naval Forces Africa);
https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/07/One-earth-futureSecure-fisheries
UNODC-Maritime-security-in-the-Indian-ocean-2019_07.pdf

[157] Vezi *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU)*, Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Roma, 2001, pp. 2-3

- aparatură de comunicații de slabă calitate, la care se adaugă și faptul că aceste nave nu răspund la apeluri, din motive lesne de înțeles;
- folosirea unor pavilioane de complezență sau, în anumite zone, lipsa oricărui pavilion de identificare ce face ca identificarea navei sau ambarcațiunii să fie aproape imposibil de stabilit în cazul unor incidente de navigație;
- pericolul pe care aceste nave cu capacitate de manevră redusă îl prezintă pentru semnalizările de navigație, prin avarierea sau distrugerea acestora

Pescuitul ilegal nu înseamnă pericol numai pentru navigația altor nave și pentru sistemul de navigație, în general, dar și pentru securitatea personalului de la bord. Anterior am prezentat situația de sclavie reală a acestora și nu vom mai insista asupra acestui aspect. Din păcate, atâta timp cât va fi pescuit ilegal, vor fi și echipaje ilegale, care trăiesc și muncesc în condiții ilegale și inumane, pe nave care sfidează orice normă de securitate maritimă și unde siguranța este un cuvânt inexistent.

Aceste nave, pe care le-am descris mai sus, sunt, evident una dintre sursele de poluare a mării, atât prin scurgerile de combustibil, ulei și ape reziduale, dar și prin aruncarea gunoiului și a reziduurilor datorate prelucrării peștelui, în mare. La bord nu există nici instalații care să elimine sau să diminueze poluarea, nici preocuparea pentru acest subiect. Practic, aceste nave sunt o adevărată sursă de infecție.

Pescuitul ilegal nu are cote, nu are limite, nu are perioade de prohibiție, fiind o infracțiune continuă. În afară de bani, pentru acești pirați pescari sau tâlhari pescari, nu contează nimic! Nici măcar viața oamenilor! Activitatea lor ilegală creează mari dezechilibre biologice, mergând până la diminuarea drastică a numărului unor specii sau dispariția acestora.

Starea jalnică a unor astfel de nave și ambarcațiuni, precum și practica de obținere a unor sume în urma unor polițe de asigurări destul de dubioase, care să contribuie la procurarea altor nave mai noi și mai eficiente, determină scufundarea acestor nave. Epavele sunt pur și simplu abandonate, fără a se notifica vreunei autorități poziția unde nava respectivă s-a scufundat, iar de marcare și semnalizare a locului, nici nu poate fi vorba. Aceste epave devin veritabile pericole de navigație, care, de regulă, sunt descoperite atunci când, din cauza lor, se produce un accident de navigație.

De asemenea, în fiecare an, în Oceanul Planetar se abandonează 640.000 de tone de așa zise „echipamente fantomă” care încurcă și ucid aproximativ 136.000 de broaște țestoase, balene, foci, păsări și alte animale marine.[158]

---

[158] https://www.worldanimalprotection.org/illegal-fishing-threatens-wildlife?gclid=j0KCQjwirz3BRD

Fiecare ecosistem are caracteristicile lui, cu structura sa proprie și, mai ales cu un echilibru complex al elementelor ce îl compun. Navele ce pescuiesc ilegal, în situații în care riscă să fie descoperite, părăsesc zona în grabă și, pentru a nu fi prinse cu captura la bord, o deversează în alte zone și odată cu ea, și anumite exemplare care nu se regăsesc în zona respectivă. Și dezechilibrul este inițiat. Să ne aducem aminte că omniprezentul „rapana" provine din apele din estul Asiei și, bineînțeles, a călătorit cu nave, nu cu avionul. Deși este un produs căutat, totuși, este o specie invazivă, care se hrănește cu moluște. Iar acestea, sunt cele care filtrează apa mării.

Am abordat, mai înainte, problema implicării celor ce practică pescuitul ilegal în trafic ilegal, în special de ființe umane (atât pentru folos propriu, dar și pentru furnizare de sclavi altor organizații sau grupuri criminale). Dar acești „pescari" nu se dau în lături de la nicio specie de trafic (droguri, armament, muniții, substanțe interzise etc.), devenind, la rândul lor traficanți. Practic, în aceste situații, se simulează activități de pescuit, scopul fiind mascarea adevăratelor activități de trafic ilegal.[159]

Indonezia, în zona economică exclusivă a căreia se desfășoară cea mai mare parte a pescuitului ilegal a luat măsuri drastice. Măsurile de interdicție, luate de ministrul pentru probleme maritime și de pescuit al acestei țări, practic, au dus la scăderea pescuitului în zona economică exclusivă a Indoneziei, în primul rând de teamă, deoarece, până acum un an, peste 10.000 de nave de pescuit au fost întoarse din apele Indoneziei, iar 500 confiscate și scufundate.[160]

Se pare că tot ce este ilegal nu se poate eradica decât prin măsuri drastice. Posibil ca exemplul Indoneziei să inspire și alte state. Vom vedea.

II.3.9 Acțiuni asupra elementelor de arheologie submarină

Literatura de specialitate folosește un termen specific pentru ceea ce înseamnă arheologie submarină și anume „patrimoniul arheologic submarin" (underwater archaeological heritage) și acest termen specifică în mod clar că este o moștenire și, conform legii, o moștenire are și moștenitori. În acest caz, statul în apele căruia se află aceste situri arheologice submarine. Explorările științifice ale acestor situri se desfășoară numai de către personal autorizat, iar

_ARIsAImf7LPsp3HLQ0wNb_OVz1uGipbSeKDYRL7qNzl_sdejoEbhdLXlNYkKLPYaAv0DEALw_wcB

[159] *** http://www.fao.org/iuu-fishing/background/links-between-iuu-fishing-and-other-crimes/en/

[160] Sarah Bladen, *Sharp decline in foreign fishing boats in Indonesian waters – Global Fishing Watch analysis* Global Fishing Watch, July 24th, 2019, https://globalfishingwatch.org/press-release/sharp-decline-in-foreign-fishing-boats-in-indonesian-waters-global-fishing-watch-analysis/

eventualele scufundări cu caracter turistic, numai în cadru organizat. Și aceasta din trei motive:

- evitarea jafului asupra acestor situri și distrugerea acestora;
- protecția și supravegherea persoanelor care execută scufundări;
- asigurarea securității maritime în zonă

Din păcate, deși Convenția Națiunilor Unite privind Dreptul Mării (UNCLOS) din 1982, de la Montego Bay, are prevederi exprese privind patrimoniul arheologic submarin[161], ba, mai mult, adoptarea de către UNESCO, în anul 2001, a *„Convenției Privind Protecția Patrimoniului Cultural Submarin" (Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage)* a stabilit un cadru juridic internațional în acest domeniu, tâlharii lumii subacvatice continuă să aducă prejudicii importante acestui patrimoniu.

Există o piață neagră a obiectelor furate de sub apă care face ca aceste a să apară în cele mai neașteptate locuri, preponderent în colecții particulare, astfel fiind scoase din patrimoniul național, unde ar fi trebuit să se afle în mod legal.

Problema cere ne interesează este cum aceste adevărate tâlhării subacvatice afectează securitatea maritimă. În primul rând, scufundările nu sunt autorizate și acest lucru face ca să nu existe informația despre prezența cuiva în zonă și, practic, este pusă în pericol atât situația celor care fură, dar și a celor care, din diferite motive, se deplasează sau execută lucrări în zonă.

Pe de altă parte, cei ce execută astfel de activități ilegale, în grabă și cu neatenție, pot distruge elemente ale sistemului de semnalizare și asigurare a securității navigației, periclitând, astfel, siguranța maritimă din zonă (de exemplu, tăierea unor cabluri submarine, distrugerea sau deteriorarea unor elemente de ancoraj, consolidare, protecție și avertizare) .

De asemenea, în zonă pot apare schimbări care, normal, sunt anunțate oficial, pe diferite căi (de exemplu, lucrări hidrotehnice, care presupun acțiunea unor nave specializate, folosirea de explozivi etc.). O activitate ilegală, normal că nu primește astfel de informații și, implicit, cei ce o derulează se expun potențialelor pericole ce pot surveni și pot crea situații care necesită intervenția și care, inevitabil, necesită forțe și resurse care, normal, sunt destinate pentru alte activități, bineînțeles legale. Aceste intervenții neprevăzute și situate în afara planurilor și variantelor de acțiune, fac să se producă vulnerabilități în sistemul de securitate maritimă și apariția unor riscuri suplimentare.

---

[161] *** United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), art. 149 și art.303

II.3.10 Poluarea deliberată

Pe bună dreptate, se poate pune întrebarea cât de importantă poate fi poluarea pentru securitatea maritimă și pentru siguranța în domeniul maritim, dar, dacă ne aplecăm puțin asupra subiectului, vom constata faptul că poluarea în general și cea deliberată în mod special, pot afecta grav securitatea maritimă nu numai elementele de mediu ale domeniului maritim.

Poluarea nedeliberată are aproape aceleași efecte asupra securității maritime ca și cea deliberată, cu singura mare diferență că ea este semnalată imediat ce este observată și astfel se pot lua măsuri care să conducă rapid și eficient la limitarea și, ulterior, la eliminarea efectelor sale, pe când cea deliberată are câteva caracteristici specifice (**Fig. 20**) care o fac să fie mult mai distructivă și mai greu de combătut, cu efecte mult mai puternice și mai persistente.

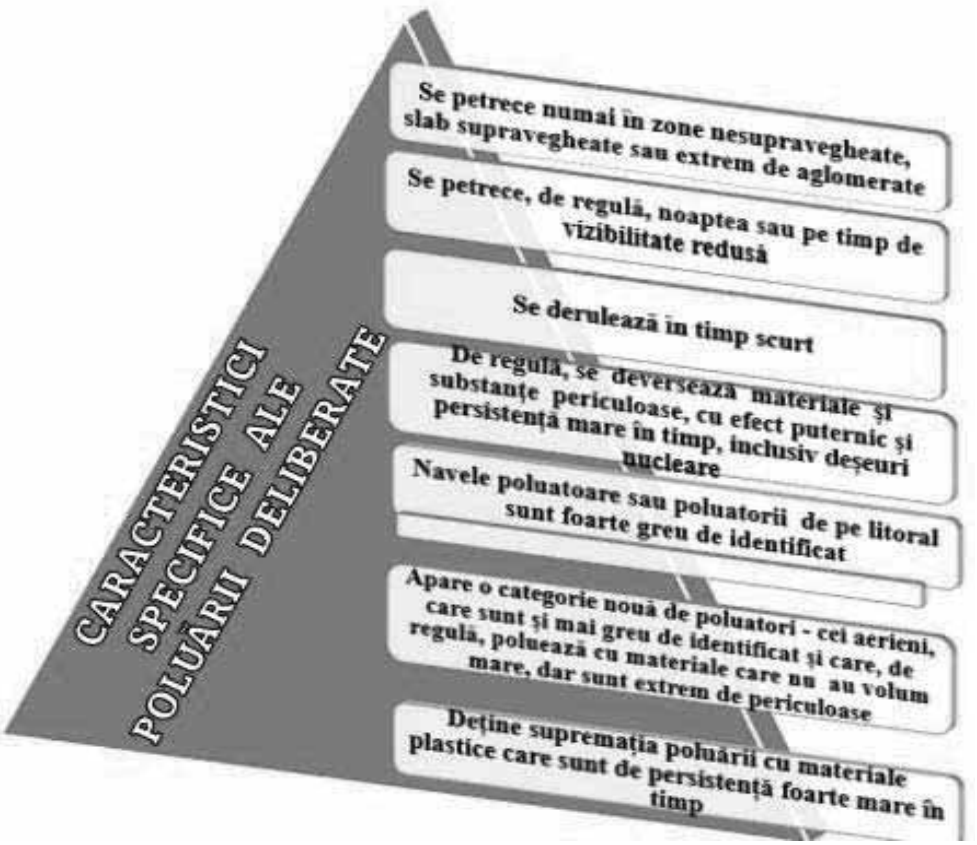


Fig 20 Caracteristici ale poluării deliberate
Sursa: Concepție proprie

Principala sursă de poluare (atât nedeliberată, cât și deliberată) nu sunt navele, dar acestea fiind cel mai vizibil poluator a determinat și apariția Convenției Internaționale de Prevenire a Poluării de pe Nave –**International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL),** din 1973, completată cu Protocolul din 1978 și actualizată cu o serie de anexe.

În fapt, 80% din poluarea în domeniul maritim provine din interiorul continentelor[162], unde poluatorii de origine inițiază poluarea apelor terestre care, evident, sunt cel mai bun transportator de substanțe poluante spre oceane.

Deliberată sau nu, poluare produce efecte clare asupră securității maritime, dar cea deliberată, datorită cauzelor prezentate mai sus, este cea mai periculoasă formă de poluare. Efectele sale pot dăinui ani de zile și pot aduce pagube uriașe domeniului maritim și, prin extensie, și altor domenii.

Efectele poluării deliberate **(Fig. 21**), angrenează forțe suplimentare importante, implicate în prevenire, supraveghere, căutarea și urmărirea poluatorilor, elaborarea măsurilor necesare, inclusiv legislative, precum și pregătirea personalului specializat, necesar în acest domeniu.

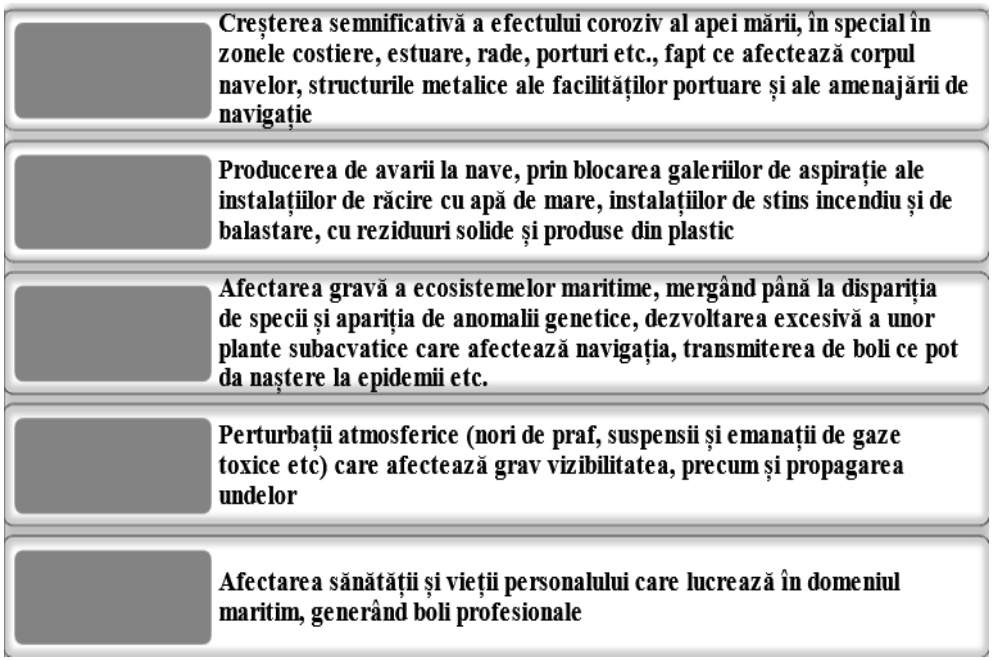


Fig. 21 Efecte ale poluării deliberate asupra securității maritime
Sursa: Concepție proprie

[162] Melissa Denchak, *Water Pollution: Everything You Need to Know,* Natural Resources Defense Council (NRDC) Organisation, May 14, 2018, https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know

Poluarea deliberată se petrece, de regulă, în marea liberă, cu preferință pentru zonele cu adâncimi mari, cu un relief al fundului, denivelat, astfel încât depistarea materialelor deversate (aici vorbind de materiale solide) să fie puțin probabilă, astfel încât să nu existe posibilitatea de a oferi indicii anchetatorilor.

Și produsele petroliere sunt deversate în marea liberă tot din aceleași rațiuni și în același timp pentru că, datorită acțiunii valurilor și vânturilor, sunt deplasate în diferite direcții, la distanțe mari, de cele mai multe ori fiind imposibil să determini locul precis al deversării.

Uneori, limita dintre poluarea accidentală, nedeliberată și cea deliberată este greu de stabilit. Dar, ca o concluzie, poluarea rămâne poluare, este o mare problemă pentru securitatea maritimă și mediul marin și maritim, în general și combaterea sa înseamnă consum de resurse și materiale, uneori mai costisitoare decât pagubele pe care le produc, alteori consumate inutil, deoarece efectele apar cu mult mai mare rapiditate decât intervenția.

II.3.11 Infracțiuni și atacuri cibernetice

Cele mai noi pericole și amenințări din mediul maritim sunt generate de atacurile cibernetice sau, ca să folosim o sintagmă mai cuprinzătoare, de infracțiunile cibernetice din domeniul maritim.

Indiferent de scopul urmărit, infracțiunile cibernetice din domeniul maritim afectează într-un fel sau altul securitatea maritimă și, din acest considerent, foarte multe studii sunt concentrate asupra acestei probleme. În opinia noastră, ținând cont și de faptul că avem și o expertiză în domeniul informaticii, considerăm că infracțiunile din domeniul cibernetic, care se desfășoară în mediul maritim, sunt cu mult mai periculoase pentru securitatea maritimă decât oricare alte pericole și amenințări, iar tendința este de amplificare a acestui fenomen. De aceea, vom căuta să facem o analiză cât mai completă, deși spațiul este limitat, fiind și alte probleme de abordat, referitoare la securitatea maritimă.

Centru pentru Studii de Risc al Universității Cambridge, în luna octombrie 2019 a elaborat un scenariu *numit Shen Attack: Cyber risk in Asia Pacific Ports*, care arată care ar fi urmările unui ipotetic atac cibernetic asupra a

15 porturi maritime și anume că acestea s-ar ridica la imensa sumă de 110 miliarde $ pagube.[163]

Urmare a pericolului evident pe care îl reprezintă riscurile cibernetice în domeniul maritim din ultima perioadă, IMO a emis două documente:

- *Guidelines on maritime cyber risk management, MSC-FAL.1/Circ.3, din 5 iulie 2017;*
- *RESOLUTION MSC.428(98), MARITIME CYBER RISK MANAGEMENT IN SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS, din 16 iunie 2017,*

fapt ce confirmă că riscul cibernetic în domeniul maritim este o realitate și că pericolul și amenințarea infracțiunilor în spectrul cibernetic au devenit o urgență a securității maritime. Deși, încă, măsurile nu sunt pe măsura atacurilor, totuși, este un început.

Aproape toate sistemele vitale de la bordul navelor, din cadrul facilităților portuare, comunicațiile de orice fel din domeniul maritim, sistemele de monitorizare, alertă și avertizare, de intervenție de orice natură, de dirijare a traficului, de încărcare-descărcare și depozitare a mărfurilor, de transport containerizat etc. sunt, deja, în lumea computerelor. Computerizarea are avantajele ei, dar si mari dezavantaje, concretizate în vulnerabilități evidente, în elemente de risc și în pericole și amenințări foarte greu de depistat și contracarat. Printre aceste vulnerabilități și dezavantaje, putem enumera:

- pot fi subiecte ale întregii game de atacuri cibernetice ;
- pagubele în urma atacurilor cibernetice sunt de amploare;
- erorile de programare și operare pot produce pagube însemnate;
- administratorii, programatorii, operatorii și utilizatorii pot fi sursă de infracționalitate cibernetică sau complici la aceasta;
- sistemele vitale pentru navigație (GPS - Global Positioning System), AIS-Automatic Identification System și ECDIS-Electronic Chart Display and Information System) sunt identificate, în urma unor analize temeinice, ca potențiale ținte majore de atac;
- infectarea cu programe malware prin folosirea în sistem a dispozitivelor personale de stocare a informațiilor infectate;
- furtul sau scurgerea de date sensibile, în diferite forme;
- folosirea de sisteme de operare și softuri învechite;

[163] Kylie Bielby, *A Maritime Cyber Attack Could Cost $110 Billion and Cripple Global Supply Chains, October* 31, 2019, https://www.hstoday.us/channels/global/a-maritime-cyber-attack-could-cost-110-billion-and-cripple-global-supply-chains/

- lipsa de interes a unor autorități sau operatori economici de a investi în protecția sistemelor informatice din domeniul maritim;
- au devenit subiect de interes major pentru rețelele teroriste și chir pentru cei ce comit tâlhării sau alte infracțiuni în domeniul maritim (ex. traficanți de droguri, arme, muniții, substanțe interzise etc.);
- Slaba pregătire în domeniul securității cibernetice a echipajelor navelor. În urma unor studii s-a constatat că în anul 2015, doar 12% din echipaj au fost beneficiari de cursuri de securitate cibernetică, iar în anul 2017, doar 47% din echipaj era conștient de politicile de siguranță cibernetică[164]
- Internetul rămâne cea mai periculoasă sursă de vulnerabilitate cibernetică

Și se pot enumera multe alte vulnerabilități, unele general valabile și, majoritatea cu valabilitate sectorială în domeniul maritim.

Atacurile cibernetice pot fi pasive sau active. Există multe definiții ale acestora, dar, în totalitate, acestea arată că atacurile pasive se produc fără a se face modificări în sistemul penetrat, prin ascultare și înregistrare, scopul fiind de a obține informații asupra țintei atacului, nu de a modifica datele țintei, pe când atacurile active implică utilizarea datelor obținute prin atacuri pasive, după care se trece la colectarea de informații, modificarea de date, crearea de date false etc., în multe cazuri ajungându-se chiar la distrugerea sistemului informatic.[165]

Sunt o varietate de tipuri de atacuri cibernetice și nu ne-am propus să facem prezentarea și analiza acestora, deoarece literatura de specialitate oferă informații mult mai complete și mai precise decât o putem face noi în câteva pagini.

De aceea ne vom îndrepta spre subiectul nostru, care se referă la infracțiunile cibernetice ca pericole și amenințări ale securității maritime, cu referire particularizată la atacurile cibernetice.

Atacurile cibernetice în domeniul maritim, în opinia noastră, vizează trei mari direcții, fiecare caracterizată de urmări specifice ale acestor atacuri, pe care le vom prezenta în continuare, printr-o sistematizare grafică (**Fig.22**), astfel încât să avem o reprezentare mai elocventă și cu impact a acestei probleme. Bineînțeles că nu vom putea acoperi întreaga gamă de efecte ale

---

[164] https://fortressinfosec.com/maritime-cyber-threat-intelligence-report-current-vulnerability-landscape/

[165] Pouya Ostovari and JieWu, *Toward Network Coding for Cyber-Physical Systems: Security Challenges and Applications*, in Houbing Song, Glenn A. Fink, Sabina Jeschke, editors, *Security and Privacy in Cyber-Physical Systems: Foundations, Principles, and Aplications*, IEEE Press, John Wiley&Sons Ltd., 2017, p.232

atacurilor cibernetice asupra securității maritime, dar, în mod cert, vom acoperi o parte dintre cele mai importante aspecte.

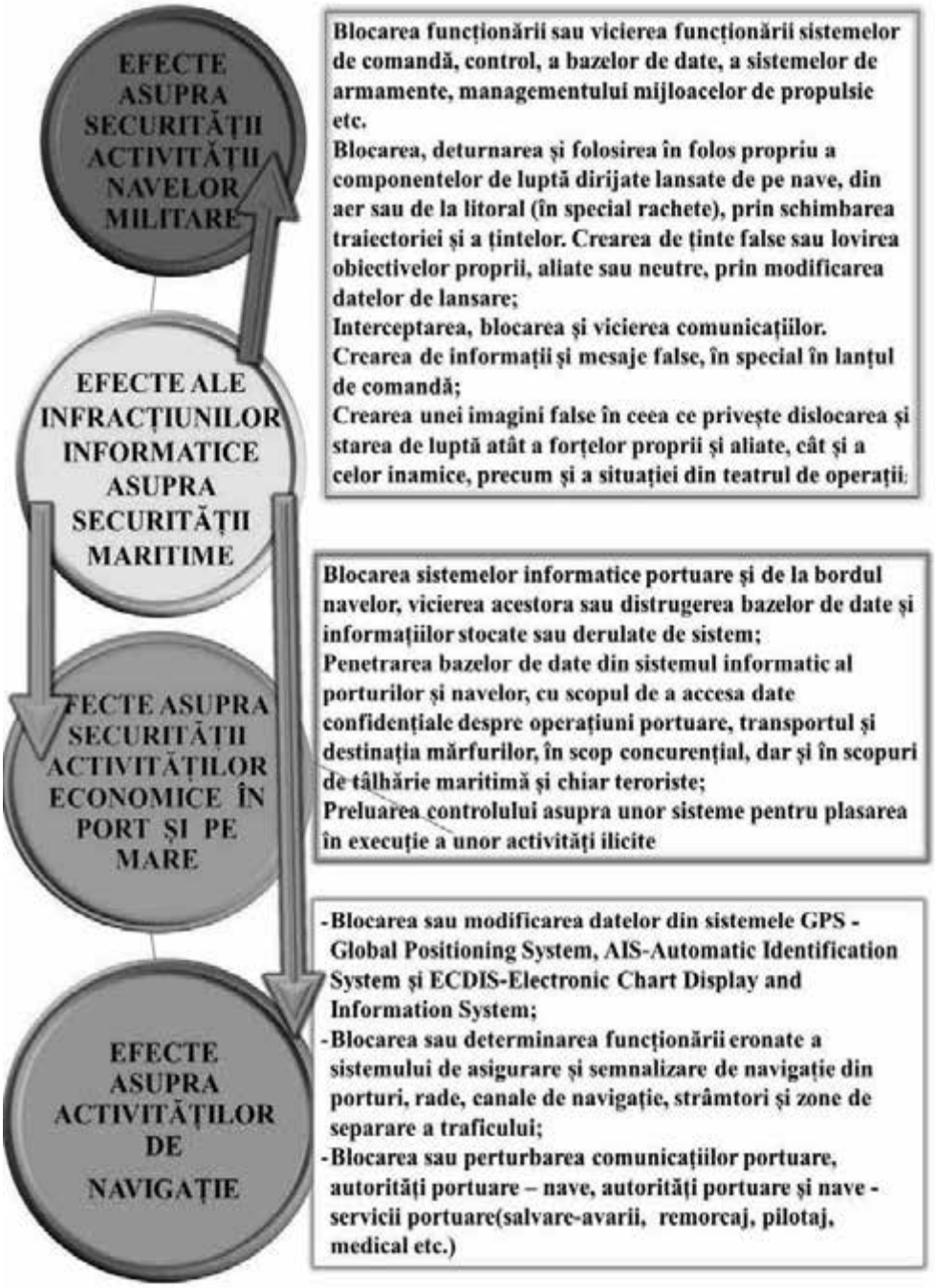


Fig.22 Efecte ale infracțiunilor informatice asupra securității maritime
Sursa: Concepție proprie

A. Efecte asupra securității activităților navelor militare

Chiar din momentul când sistemele informatice au pătruns în domeniul naval militar au apărut și problemele de securitate a acestor sisteme și, implicit, a acțiunilor desfășurate prin intermediul acestora. Orice forță militară își dorește cât mai multe informații despre inamic sau potențial inamic, dar în același timp, dorește ca prin acțiuni în spectrul informatic să producă o gamă cât mai largă și mai amplă de distrugeri și pierderi pentru acesta. Forțele navale, care sunt utilizatorul a unor sisteme informatice numeroase și complexe, normal că sunt una dintre țintele predilecte ale atacurilor informatice. Și acestea sunt multiple și ca formă și ca scop. Până și pentru US Navy, amenințarea de intruziune cibernetică a devenit deja criză, atacurile masive din partea Chinei și Rusiei devenind masive și vizând toată structura US Navy, fapt ce determină, opinii care susțin că „Marina și partenerii săi din sectorul privat nu sunt pregătiți în mod adecvat pentru a face față amenințării crescânde”[166] și că sunt necesare măsuri urgente și ample. Și realitatea confirmă această situație destul de neplăcută.

În anul 2016, contractantul francez Naval Group (cunoscut mai înainte ca DCNS), constructorul cunoscutelor submarine din clasa Scorpene, a fost victima unui atac cibernetic, soldat cu pierderi masive de date strict secrete (22.000 de documente), referitoare la capacitățile de luptă ale submarinelor din clasa Scorpene. Aceste date au apărut în ziarul The Australian.[167]

În anul 2018, de exemplu, conform unui cunoscut cotidian din SUA, „hacker-i guvernamentali chinezi au atacat computerele unui contractor al US Navy și au furat cantități masive de date extrem de sensibile legate de războiul subacvatic - inclusiv planuri secrete de a dezvolta o rachetă anti-navă supersonică, pentru a fi folosită pe submarinele americane până în 2020, potrivit oficialilor americani”[168].

Am ales aceste exemple, dintre multe altele, din două motive: unul, datorită gravității situației și, al doilea, datorită faptului că sunt implicate cele mai puternice forțe navale ale lumii. Asta pentru a arăta cât de acută este această problemă a infracțiunilor informatice. La acea dată, un oficial al US Navy, declara: „suntem sub asediu”.[169] Practic, se recunoștea existența unui adevărat război informatic, mult mai periculos decât cel clasic. Și alte voci

---

[166] Dan Goure, *The Navy's Networks Are Vulnerable To Cyber Attacks—It's Time For Action*, The National Interest, November 18, 2019

[167] *** *Pyne’s fatuous spin on leaks*, The Australian, 24 August 2016

[168] *Ellen Nakashima and Paul Sonne, China hacked a Navy contractor and secured a trove of highly sensitive data on submarine warfare, The Washington Post, June 8, 2018*

[169] *Kyle Rempfer, Report: Navy is under ‘cyber siege,’ national secrets leaking from the hull, NavyTimes, March 13, 2019*

afirmau: „Insecuritatea cibernetică este probabil cea mai puțin abordată dintre toate riscurile de securitate maritimă."[170]

Așa cum este prezentat și în figura de mai sus, efectele acestor infracțiuni sunt diverse (deși am inserat numai o parte dintre ele) și afectează grav securitatea în domeniul maritim din zona militară.

Blocarea funcționării sau vicierea funcționării sistemelor de comandă, control, a bazelor de date, a sistemelor de armamente, managementului mijloacelor de propulsie etc. pot duce la adevărate catastrofe în ceea ce privește securitatea maritimă. Astfel, pot duce la grave erori în actul de conducere, decizie, execuție, spectrul de nenorociri ce se pot întâmpla fiind destul de mare. Să ne închipuim ce se poate întâmpla cu o grupare navală care execută exerciții pe mare și, brusc, se întrerupe funcționarea tuturor sistemelor de comandă, control, informații etc. Practic, se transformă într-o masă amorfă de fiare, care nu mai pot executa decât o navigație simplă și efectuarea unor manevre de evitare a eventualelor accidente de navigație. Mai mult, se creează haos și se execută manevre și acțiuni care nu aparțin navei sau grupării, se transmit ordine false și, mai grav se pot executa lansări neprevăzute și necontrolate.

Cazul distrugătorului american USS John McCain care, pe data de 21 august 2017 a colizionat cu un tanc de transport produse chimice sub pavilion liberian, în apropiere de coastele statului Singapore, este unul unde s-a emis și ipoteza unui atac cibernetic asupra navei, care s-au adăugat la greșelile comise de echipaj. Practic, instalația de guvernare a distrugătorului nu a mai funcționat, iar, imediat după coliziune, a reînceput să funcționeze. Ciudat. Deoarece o situație similară s-a petrecut pe data de 17 iunie 2017, prin coliziunea dintre USS Fitzgerald (DDG-62) și o navă comercială din largul coastei Japoniei, soldată cu moartea a șapte marinari, cu atât mai mult s-a luat în calcul un atac cibernetic.[171]

Cu toate acestea, rapoartele de cercetare a cauzelor nu au mai pomenit absolut nimic despre posibilitatea unor atacuri cibernetice. Iar, ciudat!

Crearea de ținte false sau lovirea obiectivelor proprii, aliate sau neutre, prin modificarea datelor de lansare este una din marile probleme

---

[170] Heiko Borchert, *Maritime Security at Risk: Trends, Future Threat Vectors, and Capability Requirements*, Conference Paper, Lucerne: Sandfire, July 2014, p.38

[171] Sam LaGrone, *Cyber Probes to be Part of All Future Navy Mishap Investigations After USS John S. McCain Collision*, USNI News, September 14, 2017

care poate apare ca urmare a unor atacuri cibernetice. Deși forte multă lume consideră puțin probabilă o astfel de acțiune, plasând-o în domeniul ficțiunii, din păcate, acest lucru este foarte posibil. Atâta timp cât specialiștii în domeniu consideră că hacker-i pot executa atacuri cibernetice asupra sateliților, provocând adevărate catastrofe (ciocnirea sateliților unii cu alții sau cu navetele spațiale, blocarea funcționării lor, precum și modificarea datelor de funcționare a acestora, transformarea lor în arme etc.)[172], devin mult mai credibile afirmațiile de mai sus. Orice vector de lovire care este dotat cu sisteme computerizate poate fi preluat înainte de lansare sau după lansare și, așa cum am mai arătat, să i se modifice datele de atac, în sensul că poate fi deturnat de la traiectoria spre țintă și provocată autodistrugerea. Sau, mai rău, să fie îndreptat spre elementele militare proprii sau asupra unor obiective civile, după caz. Practic, ești forțat să îți ataci propriile forțe și propria populație.

Interceptarea, blocarea și vicierea comunicațiilor. Crearea de informații și mesaje false, în special în lanțul de comandă este deja o realitate alarmantă, comunicațiile fiind, dintotdeauna, elementul cel mai sensibil din punctul de vedere al securității. Pericol reprezintă și interceptarea, deoarece se pot „colecționa" informații ce pot fi extrem de importante, care, apoi să fie exploatate din plin, dar se pot și induce în sistem informații false, care creează confuzie și care, la rândul lor pot produce mari probleme. O categorie aparte o reprezintă mesajele tip ordin, care pot genera pierderi inimaginabile. Să ne gândim puțin la un caz ipotetic. Un submarin care are o anumită misiune și care, din motive de securitate, stabilește legături cu eșaloanele superioare la anumite intervale de timp (uneori chiar zile), primește un mesaj fals, care, aparent, îndeplinește toate condițiile de veridicitate, cu modificări ale misiunii și trece la execuție. Rezultatul, în mod cert, va fi o catastrofă.

Crearea unei imagini false în ceea ce privește dislocarea și starea de luptă atât a forțelor proprii și aliate, cât și a celor inamice, precum și a situației din teatrul de operații este, deja o realitate și, de regulă, se desfășoară sub forma a ceea ce în literatura de specialitate este denumit „Cyber false flag", adică intruziunea periculoasă a unei entități anonime care produce atacul cibernetic sub o falsă identitate, uneori a unei entități neutre,

[172] William Akoto, *Hackers could shut down satellites – or turn them into weapons*, The Conversation, February 12, 2020, https://theconversation.com/hackers-could-shut-down-satellites-or-turn-them-into-weapons-130932

după care, în caz de contraatac cibernetic, dirijează „lovitura” cibernetică ce îi este destinată, spre acea entitate neutră[173]. Nu mai este cazul să comentăm.

Astfel de activități se desfășoară inclusiv de către structuri militare la nivel stat și, deși existența și activitatea lor sunt strict secrete, este imposibil de crezut că nu există. Războiul cibernetic este deja în plină desfășurare. Fiind desfășurat în secret, practic nu are reguli, ci doar misiuni și obiective. De exemplu, SUA afirma, cu ani în urmă, că nu a desfășurat astfel de acțiuni, deși, presa, pe baza informațiilor scurse și a declarațiilor unor oficiali, afirma contrariul. Practic, această structură de război cibernetic al SUA, însumează activitatea tuturor structurilor militare și serviciilor secrete americane, Ba, mai mult, date în acest sens se regăsesc în rapoarte oficiale[174]

Nici rușii nu fac altceva, la ei *funcționând Государственная система обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак (ГосСОПКА)- Sistemul de stat pentru detectarea, prevenirea și eliminarea urmărilor atacurilor informatice*, care, ca denumire sună foarte pașnic. Acest sistem a fost creat în ianuarie 2013, când președintele Vladimir Putin a semnat un decret de instituire a unui sistem, în Rusia, pentru detectarea, prevenirea și eliminarea consecințelor atacurilor informatice asupra resurselor informatice situate în țară și în misiunile diplomatice și instituțiile consulare ale Rusiei în străinătate.[175] În decembrie 2014, președintele Vladimir Putin a aprobat conceptul acestui sistem de stat pentru detectarea, prevenirea și eliminarea consecințelor atacurilor informatice asupra resurselor de informații ale Rusiei (No1274 din 12 decembrie 2014), iar în martie 2015, FSB a publicat un extras din acest document, care conține date despre modul în care va fi structurat sistemul.[176] Bineînțeles că extrasul din document publicat de FSB trebuie privit cu mari rezerve, deoarece principalul scop este dezinformarea.

Practic, din anul 2018, responsabilitatea acestui sistem a revenit, în mod oficial, FSB.

---

[173] Skopik, F., Pahi, T. *Under false flag: using technical artifacts for cyber attack attribution*. Cybersecur 3, 8 (2020). https://doi.org/10.1186/s42400-020-00048-4

[174] Clay Wilson, *Information Operations, Electronic Warfare, and Cyberwar: Capabilities and Related Policy Issues Congressional Research Service Report for Congress*, Naval History and Heritage Command, March 20, 2007, p.4; https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/i/information-operations-electronic-warfare-and-cyberwar.html

[175] http://www.kremlin.ru/acts/bank/36691

[176] https://www.tadviser.ru/images/d/db/Vipiska_iz_koncepcii.pdf

Am prezentat aceste două exemple pentru a demonstra, dacă mai este cazul, că, deja, avem de-a face cu structuri statale care, pe lângă apărarea și prevenția în ceea ce privește atacurile cibernetice, în mod cert și normal se ocupă și de gestionarea problemei atacurilor cibernetice.

B. Efecte asupra securității activităților economice în port și pe mare

Pe lângă latura militară a problemei infracțiunilor cibernetice care afectează latura militară a securității domeniului maritim, avem și latura să-i zicem „civilă" care, prin amploarea efectelor pe care le pot avea, poate aduce prejudicii enorme, putând afecta grav economia unor țări pentru care activitățile desfășurate în domeniul maritim sunt vitale.

Blocarea sistemelor informatice portuare și de la bordul navelor, vicierea sau distrugerea bazelor de date și informațiilor stocate sau derulate de sistem pot fi generatoare atât de pierderi economice, dar și surse de probleme pentru securitatea maritimă.

O blocare a sistemelor informatice, produce o reacție în lanț în ceea ce privește traficul portuar, operațiunile portuare și funcționarea facilităților portuare, care pot da naștere la o serie de accidente, blocaje, întârzieri și erori unde problemele de securitate maritimă se derulează concomitent cu cele economice. Din aceste motive, IMO a elaborat mai multe documente, pe care le vom prezenta în capitolul III, dar problema rămâne aplicarea acestora, datorită interesului și posibilităților fiecărei țări.

La fel de periculoase ca blocarea sistemelor informatice sau, poate mai periculoase, deoarece sunt greu de descoperit și, de regulă sunt descoperite după ce au acționat, sunt atacurile informatice care vizează deteriorarea sau distrugerea bazelor de date și informațiilor din sistemele informatice portuare sau de la bordul navelor. De asemenea, așa cum am mai arătat, când nu se viciază sau distruge, atunci, în mod cert se fură informații și date. Urmările economice sunt evidente, dar, din păcate, nu sunt singurele. Orice atac asupra unui sistem informatic înseamnă un atac la securitatea entităților deservite de acest sistem. În cazul nostru, securitatea maritimă.

Penetrarea bazelor de date din sistemul informatic al porturilor și navelor, cu scopul de a accesa date confidențiale despre operațiuni portuare, transportul și destinația mărfurilor, în scop concurențial, dar și în scopuri de tâlhărie maritimă și chiar teroriste este un alt aspect al

infracțiunilor informatice și așa cum arătam puți mai înainte, principalul scop este de a fura informații din rațiuni concurențiale, dar și de a accesa informații pentru derularea unor acte de tâlhărie maritimă sau chiar terorism. Primele infracțiuni vizează aspecte economice, iar celelalte sunt, pur și simplu, tâlhării sau acte teroriste și au ca scop final jaful sau producerea de pagube din rațiuni ideologice extremiste. Cea mai scurtă definiție a cyberterorismului este aceea care îl definește ca fiind terorismul limitat la cyberspațiu, iar o expertă în domeniu, Dorothy E. Denning, acum 20 de ani, adăuga și faptul că cyberterorismul reprezintă convergența terorismului cu cyberspațiul.[177] În cazul nostru, putem sublinia faptul că avem o triplă convergență, terorism-cyberspațiu-domeniul maritim, rezultatul fiind cyberterorismul maritim. Și numai simpla trimitere a unor mail-uri poate constitui un act de terorism. Cu peste 20 de ani în urmă, grupările tamile, de exemplu, au supraîncărcat computerele ambasadelor statului Sri Lanka cu peste 800 de mesaje pe zi, cu următorul conținut: „Noi suntem Tigri Negri ai internetului și facem acest lucru pentru a perturba comunicațiile dumneavoastră." Acest lucru se întâmpla în anul 1998 și Dorothy E. Denning, dar și alți specialiști îl consideră primul atac cibernetic terorist cunoscut din istorie asupra unui sistem de computere statal.[178]

Ne despărțim de trecut și revenim în actualitate, încercând ce ar însemna un cyberatac, asupra unor sisteme din domeniul maritim, de la nivel navă sau port, la nivel țară sau chiar la nivel mondial. Cuvântul catastrofal nu ar fi de ajuns să poată descrie urmările unui astfel de atac, atât economic, dar și în ceea ce privește securitate maritimă.

Acest subiect, privind pericolele atacurile cyberteroriste în domeniul maritim este foarte bine prezentat în lucrarea *Cyber-attacks: a digital threat reality affecting the maritime industry*, având ca autor pe David Miranda Silgado (**Fig. 23**), de aceea preferând să prezentăm mai jos, varianta acestei autoare, în formă sistematizată, privind clasificarea pericolelor care rezultă în urma atacurilor cyberteroriste în domeniul transportului maritim.

---

[177] Dorothy E. Denning, professor of Computer Science at Georgetown University, *Cyberterrorism,* declarație în fața Comisiei Speciale de Supraveghere Împotriva Terorismului a Comitetului pentru Structuri Militare din Camera Reprezentanților a Congresului SUA, May 04, 2000

[178] Dorothy E. Denning, *op. Cit.*

Threats	Intentional Direct Actors	Un-intentional Direct Actors	Objectives	Motivation	Targets
Hacktivism	• Activist • Disgruntled employees • Individual • Organization • Governments	• N/A	• Destruction of Data • Publication of sensitive data • Media Attention	• Egoism / self-proclaimed • The challenge • Political change	• Governments • Organization • Individuals
Espionage or Industrial competitors	• Nations • Organizations	• N/A	• Stealing data • Selling stolen data • Ransoming stolen data • Ransoming system operability • Information advantage	• Commercial espionage • Industrial Espionage • Intellectual property	• Governments • Organization • Individuals
Governments driven or State sponsored	• Nations • Organizations	• N/A	• Gain Knowledge • Stole sensitive data • Manipulation	• Political gain • Espionage	• Governments • Organization • Individuals
Terrorism	• Terrorists group • Nations • Individual hackers	• N/A	• Disruption to Economies and critical national structure	• Political change • Fear • Political, religious and ideological goals	• Governments • Infrastructure • Public targets • Organization • Individuals
Criminals	• Criminal Organization • Individual	• N/A	• Arrange fraudulent transportation of cargo • Compromise data and network • Information advantage • Trafficking / Smuggling	• Financial gain	• Organization • Individuals • Various types of assets
Internal threat or Nature	• N/A	• Employees • Workers • Manufactors • Service Provider	• N/A	• N/A	• Poor operational design • Technical or physical failures • Failure on Process and implementations

Fig. 23 Pericolele generate de atacurile cyberteroriste în domeniul transportului maritim

Sursa: Miranda Silgado, David, *"Cyber-attacks: a digital threat reality affecting the maritime industry"* (2018). World Maritime University Dissertations. 663., p. 13

În anul 2011, linia maritimă iraniană IRISL a suferit un atac cibernetic de mare amploare. Directorul general al companiei, Mohammad Hossein Dajmar, a declarat că în luna august 2011, compania a fost ținta unor atacuri cibernetice care au avut ca urmare deteriorarea datelor legate de tarife, încărcare, numărul operațiunii de încărcare, data și locul[179]. Ce a însemnat acest lucru? Practic, nimeni nu știa unde au fost containerele sau dacă au fost, dacă sunt încărcate sau nu, care pachete sunt la bord sau la mal etc. Chiar dacă datele au fost recuperate, în cele din urmă, acestea au condus la perturbări ale operațiunilor ce au dus la trimiterea de mărfuri către destinații greșite, provocând pierderi însemnate. Mai mult, s-a pierdut o cantitate însemnată de marfă.

În anul 2017, un atac cibernetic asupra sistemelor cunoscutei firme A.P. Moller-Maersk a dus la întârzieri în operarea și transportul mărfurilor pentru întreaga flotă a companiei. Și este numai unul dintre multe alte exemple, dar

[179] *** *Maritime Cyber-Risks: Virtual pirates at large on the cyber seas*, CyberKeel, Copenhagen, Denmark, 15.10.2014, p. 6

l-am ales pe acesta, deoarece este vorba de o mare firmă de prestigiu în transportul maritim.

Urmare a acestor situații, IMO a modificat două dintre codurile sale generale de gestionare a securității pentru a include în mod explicit securitatea cibernetică și anume *Codul internațional de securitate a navelor și instalațiilor portuare (ISPS)* și *Codul internațional de management al securității (ISM*), în care detaliază modul în care operatorii portuari și navali ar trebui să desfășoare procesele de gestionare a riscurilor.[180]

Din ce în ce mai multe țări, implicate în transportul maritim și a căror economie poate fi afectată de atacurile cibernetice din acest sector, au trecut la măsuri concrete și au alocat resurse considerabile pentru a preveni, contracara sau limita aceste atacuri. Un exemplu este Singapore, implicată profund și în transportul maritim, dar și în traficul maritim din zona sa, unde a făcut pași importanți în crearea unei siguranțe maritime adecvate, prin crearea unui comitet la nivel înalt care să construiască o forță cibernetică, capabilă să apere Singapore de atacurile cibernetice.[181] Și, de notat, această sarcină a revenit Forțelor Armate! Nu unor structuri obscure, împănate cu tot felul de birocrați, mulți dintre ei neavând habar de acest domeniu.

Până și tâlhăria pe mare nu mai este cum a fost! Tâlhării mării, nu mai sunt acele figuri înspăimântătoare care cutreieră mările în căutare de pradă. Acum, pe mare, sunt, așa cum am prezentat anterior, angajații, trepădușii acestora, actele de piraterie fiind planificate și organizate, de multe ori, stând în fața unui computer și cu telefoanele și stațiile radio alături.

Au fost semnalate mai multe atacuri tâlhărești la bordul unor nave, unde tâlharii, odată ajunși la bord, s-au îndreptat spre anumite containere cu marfă, fapt ce dovedește că au avut acces la sistemele informatice portuare și ale navei, știind precis unde este marfa vizată.[182]

---

[180] David Rider, *Why 50,000 ships are so vulnerable to cyberattacks*, Maritime Security Review, June 14, 2018

[181] Lim Min Zhang, *Parliament: SAF to restructure to deal with cyber, terrorism, maritime threats*, The Straits Time, July 26, 2019

[182] Sotiria Lagouvardou, *Maritime Cyber Security:concepts, problems and models*, Master Thesis, Tehnical University of Denmark, Department of Management Engineering, 05 July 2018, p. 88

Așa cum arăta viceamiralul american Chuck Michel, adjunctul pentru operații al comandantului US Coast Guard, referitor la atacurile cibernetice, „This is the world of the quick and the dead".[183]Mare adevăr!

Prestigioasa companie britanică Lloyd's, avertiza că un atac cibernetic grav ar putea costa economia globală mai mult de 92 miliarde de lire sterline, iar impactul economic potențial al perturbărilor cibernetice sau al furtului asupra navelor, porturilor, rafinăriilor, terminalelor și sistemelor de suport ar putea ajunge la sute de miliarde de dolari.[184]Iarăși, comentariile sunt de prisos.

Preluarea controlului asupra unor sisteme pentru plasarea în execuție a unor activități ilicite este un alt aspect al infracțiunilor informatice asupra securității din domeniul maritim și, deși am mai abordat anumite aspecte ale acestui subiect, mai ales când am prezentat efectele asupra securității militare, vom mai stărui puțin asupra lui.

Vom prezenta, spre exemplificare, un caz clasic în acest sens, prezentat pe larg în presă[185], derulat de o grupare de traficanți de heroină și cocaină olandezi, care au angajat o echipă de hackeri belgieni, în perioada 2011-2013, pentru operațiuni ilicite cu droguri de mare risc. Aceste droguri erau ascunse printre marfă legală (lemn, banane etc.) din America de Sud. Hackerii au fost angajați pentru a se infiltra în rețelele informatice din cel puțin două companii care operează în portul Anvers. Acest lucru le-a permis hackerilor să acceseze date securizate care să le ofere locația și detaliile de securitate ale containerelor, ceea ce înseamnă că traficanții ar putea trimite șoferi de camion să fure încărcătura înainte de sosirea proprietarului legitim al mărfii containerizate legal. Sesizarea a pornit de la muncitorii din port care au semnalat mai multe dispariții ciudate de containere. De aici a început și destructurarea rețelei. Și exemplele pot continua, activități ilicite fiind multe și variate, iar infractori gata să le dea curs, de asemeni, mulți și cu variate preocupări ilegale.

---

[183] *** *Maritime Cyber Attacks Occur in a World of the 'Quick and the Dead,' says Coast Guard Deputy Commandant*, CCICADA (Command, Control and Interoperability Center for Advanced Data Analysis), a US Department of Homeland Security University Center of Excellence, March 20, 2015, https://ccicada.org/2015/03/20/maritime-cyber-attacks-occur-in-a-world-of-the-quick-and-the-dead-says-coast-guard-deputy-commandant/

[184]Nicholas Newman, *Cyber pirates terrorising the high seas*, The Institution of Engineering&Technolog,, E7T Magazine, April 18, 2019, https://eandt.theiet.org/content/articles/2019/04/cyber-pirates-terrorising-the-high-seas/

[185] Tom Bateman, *Police warning after drug traffickers' cyber-attack*, BBC News, 16 October 2013

C. Efecte asupra activităților de navigație

Atât navele militare cât și cele de transport, pescuit, agrement, cercetări oceanografice etc., au în comun faptul că navigă. Și toate navigă supunându-se aceloraşi reguli și aceloraşi riscuri, amenințării și pericole, legate de activitatea de navigație. Și nu sunt puține.

Navigația modernă, din păcate, se bazează aproape în totalitate, pe sistemele moderne de navigație care sunt mult mai ușor de folosit, mult mai expeditive și mult mai precise. Și toate se bazează pe sisteme informatice. Aici este problema, deoarece, de aici, porneşte tot ce înseamnă vulnerabilitate, risc, amenințări și pericole. Navigația clasică presupunea două vulnerabilități: existența instrumentelor de navigație (compas, girocompas, sextant etc.) și calitățile profesionale ale navigatorului. Dar, marele avantaj era faptul că în afară de natură, nimeni nu putea interveni în actul de navigație. Încă mai sunt comandanți care își pun ofițerii la treabă și dau curs și navigației clasice și bine fac. Este ca și cum nu ar mai funcționa niciun mijloc de transport și trebuie să mergi pe jos.

Asta nu înseamnă că facem o pledoarie pentru navigația clasică. Dar este cel mai bun antivirus și firewall. Este colacul de salvare când navigația modernă riscă să se scufunde. Asta ca să folosim o imagine plastică marinărească. În continuare, abordăm prima și cea mai acută problemă a navigației moderne.

Blocarea sau modificarea datelor din sistemele GPS - Global Positioning System, AIS-Automatic Identification System și ECDIS-Electronic Chart Display and Information System sunt, elementele navigației moderne cele mai sensibile și cele mai expuse atacurilor cibernetice.

Din aceste motive, statele puternice, cu posibilități materiale și științifice au luat o primă și radicală măsură – crearea propriilor sisteme, în special în domeniul poziționării. Primul sistem, GPS NAVSTAR, a devenit pe deplin operațional în anul 1995, inițial ca sistem militar american.

Începând cu anul 2011 a devenit operațional sistemul de poziționare rusesc GLONASS (Глобальная навигационная спутниковая система) – Sistem global de navigație prin satelit, de asemeni sistem militar. De fapt, toate aceste sisteme, indiferent cum sunt prezentate, sunt militare. În primul rând, din rațiuni de securitate.

Bazele acestui sistem au fost puse încă din anul 1976 și, practic, din punct de vedere al navigației, este o completare a sistemului GPS, făcând să

crească precizia măsurătorilor, mai ales în zonele de mare latitudine (zonele polare), mai ales că, din anul 2007, din ordinul președintelui Putin, sistemul a fost pus și la dispoziția utilizatorilor civili. Acest lucru a permis ca să se poată folosi ambele sisteme (GPS și GLONASS), fapt ce adus la creșterea preciziei determinării poziției cu 30%.[186]

Alte sisteme de poziționare, dar, deocamdată numai cu funcționalitate regională, unele în curs de finalizare sunt: GALILEO – Europa, BeiDou 1-China, BeiDou 2-Asia-Pacific (China), QZSS-Japonia, IRNSS-India, Doris-FrancaFoaarte important, China a lansat foarte recent ultimul satelit din cei 35[187], ai noului sistem de poziționare global BeiDou 3, care constituie o serioasă alternativă la sistemele GPS, GLONASS și GALILEO, fiind creditat cu o precizie de poziționare de ordinul milimetrilor[188].

AIS-Automatic Identification System, este un sistem crucial pentru securitatea maritimă, în primul rând că permite tracking-ul navelor, evitarea coliziunilor și a altor accidente maritime, sprijin pentru misiunile de căutare-salvare, dar și o posibilitate de apărare a navelor de atacuri tâlhărești. De asemenea, este un instrument important în investigarea diferitelor incidente și accidente de navigație.

ECDIS-Electronic Chart Display and Information System, este un instrument cu multiple avantaje pentru navigație, iar pentru securitatea maritimă are cu adevărat câteva atuuri, contribuind la îmbunătățirea acesteia[189]:

- Prezentarea situației de navigație și a amenajărilor de navigație în timp real, cu toate actualizările la zi;
- Toate informațiile de navigație se pot obține la o singură privire;
- Alarmele și indicațiile sunt în vigoare pentru a indica și evidența pericolele;
- Pot fi suprapuse și integrate alte sisteme de navigație cum ar fi AIS și ARPA

Toate aceste sisteme, vitale pentru navigația modernă, pot deveni, dacă sunt supuse unor atacuri cibernetice, adevărate furnizoare de catastrofe de

---

[186] Byung-Kyu Choi, Kyoung-min Roh, Sang Jeong Lee, *Development of a Combined GPS/GLONASS PPP Method*, Journal of Positioning, Navigation, and Timing, JPNT 3(1), 31-36 (2014), p. 35

[187] Ben Westcott, *China's GPS rival Beidou is now fully operational after final satellite launched*, CNN Business, June 24, 2020

[188] Lei Ren, Tianhe Xu, Qingsong Ai, Yugo Yang, *Deformation Monitoring and Precision Analyisis Based on BDS/GPS Dual System Combination*, Jiadong Sun, in Jingnan Liu, Yuanxi Yang, Shiwei Fan, Wenxian Yu, editors, China Satellite Navigation Conference (CSNC) 2017 Proceedings: Volume I, p. 70

[189] Shilavadra Bhattacharjee, *What is Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)?*, Marine insight, June 19, 2020, https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-is-electronic-chart-display-and-information-system-ecdis/

navigație și, din elemente de securitate navală, pot deveni elemente de insecuritate navală.

Și numai simpla oprire a acestor sisteme poate ascunde o infracțiune sau o operație ilegală. Astfel, În 2018 a fost semnalat faptul că nave rusești și iraniene au recurs la dezactivarea sistemul de identificare automată (AIS), în momentul intrării în Marea Mediterană, pentru a le masca mișcările și a le ascunde în timp ce se îndreptau spre Siria, transportând petrol pentru guvernul sirian.[190]

Nici sistemul GPS nu este mai ferit de probleme care pot afecta în mod grav securitatea maritimă și, implicit, siguranța navelor. În anul 2016, de exemplu, Coreea de Sud a declarat că aproximativ 280 de nave au fost nevoite să se întoarcă în port după ce s-au confruntat cu probleme la sistemele lor de navigație și a susținut că Coreea de Nord se află în spatele acestui atac cibernetic[191].

Sistemul ECDIS, are și el problemele sale, dintre care, o vulnerabilitate destul de importantă, prin faptul că își face update-urile din surse externe, facilitând, astfel atacurile cibernetice.[192]

Toate aceste sisteme sunt sub spectrul războiului cibernetic, care este declarat ca atare, ca război, prin *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*[193], care a apărut în prima variantă în anul 2013 și în ediția a doua, în anul 2017, cu scopul de încadra acțiunile războiului electronic, ca de altfel ca oricărui război, într-o încadrare a legislației internaționale. Deci, clar, avem de-a face cu un război adevărat, cu atacuri și contraatacuri specifice și, ca orice război, presupune, riscuri, vulnerabilități, amenințări și pericole.

---

[190] Malik Shahzad Kaleem Awan, Mohammed A. Al Ghamdi, *Understanding the Vulnerabilities in Digital Components of an Integrated Bridge System (IBS)*, Journal of Maritime Science & Engineering, 2019, 7, 350, pp. 4-5

[191] Luke Graham, *Shipping industry vulnerable to cyber attacks and GPS jamming*, CNBC, FEB 1 2017

[192] Thierry Wandji, Miriam Pollock, S.E. Galaitsi, Benjamin D. Trump, Igor Linkov, *Digital Resilience for Naval Software and Missions*, in NATO Science for Peace and Security Series D: Information and Communication Security – Vol. 55, Resilience and Hybrid Threats: Security and Integrity for the Digital World editat de I. Linkov, L. Roslycky, B.D. Trump, IOS Press BV, Talli, Estonia, 2019, p. 44

[193] Vezi Professor Michael N. Schmitt, *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*, Cambridge University Press, 2013 și Professor Michael N. Schmitt, *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*, second edition, Cambridge University Press, 2017

Atacurile cibernetice asupra acestor sisteme au diferite forme, scopul fiind acela de a produce efecte cu impact puternic, producând pierderi importante care pot însemna chiar de pierderi de vieți omenești sau vătămarea gravă a personalului care lucrează în domeniul maritim. Principalele metode de atac sunt bruiajul și transmiterea de mesaje false prin imitarea caracteristicilor unui semnal real.

Astfel, în perioada iunie-octombrie 2017, au fost raportate în Marea Neagră peste 600 de incidente de semnale GPS false, care plasau navele maritime la sute de mile de poziția lor reală. Au fost două curente de opinie: unii susțineau că Rusia testa un nou sistem de falsificare a GPS-ului, iar alții au ajuns la concluzia că falsificarea a fost făcută neintenționat și că, mai degrabă, a rezultat dintr-un emițător de retransmitere a semnalului GPS situat pe un aeroport.[194] Bineînțeles că prima variantă este cea mai periculoasă, dar ambele variante demonstrează ca aceste sisteme sunt foarte vulnerabile.

Mulți oficiali din sistemul de transport maritim și securitatea maritimă semnalează ceea ce și noi afirmam mai sus, și anume că „amenințarea cibernetică a crescut constant în ultimul deceniu, pe măsură ce navele au trecut din ce în ce mai mult la sistemele de sateliți, iar hărțile pe hârtie au dispărut din cauza pierderii competenței tradiționale în rândul navigatorilor”.[195]

Din păcate, navigația clasică, în opinia noastră, este cel mai bun leac în caz de atac cibernetic, dar trebuie să știi să o faci. Oricum, mai există și alte soluții. De exemplu eLORAN, o variantă foarte modernă a vechiului sistem de navigație LORAN care, în principal, pe lângă alte atuuri, are două caracteristici foarte importante. Semnalul său este atât de puternic, încât nu poate fi bruiat, iar precizia este comparabilă cu a sistemelor GNSS (Global Navigation Satellite System). Țări, precum Anglia, au luat în calcul, în mod foarte serios, folosirea acestui sistem, strict din motive de securitate.[196]

S-au făcut greșeli mari și se insistă asupra lor. Chiar și la case mari. Primul Simpozion Național de Securitate Cibernetică Maritimă, organizat de CCICADA (The Command, Control and Interoperability Center for Advanced

---

[194] Ingo Baumann, *GNSS Cybersecurity Threats: An International Law Perspective*, IG Inside GNSS, Global Navigation Satellite Systems Engineering, Policy, and Design, June 3, 2019, https://insidegnss.com/gnss-cybersecurity-threats-an-international-law-perspective/

[195] Jonathan Saul, *Cyber Attacks Against Ships' GPS Systems Prompts Return of Radio as Backup*, Insurance Jurnal, August 7, 2017

[196] *** *UK GOVERNMENT SUPPORTING E-LORAN*, Maritime Journal: Insight for The European Commercial Marine Business, 16 Feb 2018, https://www.maritimejournal.com/news101/onboard-systems/navigation-and-communication/uk-government-supporting-e-loran

Data Analysis), care aparține de Department of Homeland Security Universiy și AMU (American Military University), în 2015, a reliefat câteva concluzii extrem de importante. Una dintre ele este aceea că: „În mod ironic, Academia Academiei Navale a SUA a încetat să mai predea navigația astronomică în 1998, datorită preciziei mai mari a sistemelor GPS moderne."[197]Mare adevăr!

Mike Lombardi, metrolog la National Institute for Standards and Technology din cadrul US Department of Commerce afirma: "Nimeni nu știe exact ce s-ar întâmpla. Din moment ce atât de multe dintre aceste tehnologii au fost concepute special cu GPS în minte, adevărul neliniștitor, este că nu există nici o copie de rezervă."[198] Iarăși, mare adevăr!

Perspectiva în care GNNS are o putere echivalentă cu a unui bec de 40 W, la 10.000 mile distanță, orice aparat de bruiaj, rudimentar și ieftin, cu puterea de un watt, poate bloca GNSS pe zone largi - o perspectivă terifiantă[199]

Blocarea sau determinarea funcționării eronate a sistemului de asigurare și semnalizare de navigație din porturi, rade, canale de navigație, strâmtori și zone de separare a traficului poate avea multiple cauze, dar și multiple efecte asupra siguranței navigației. Sistemul de măsuri de securitate trebuie să prevadă, să aibă reacție și, mai ales, să aibă soluții de rezervă.
Blocajele, întreruperile și funcționările eronate pot fi rezultatul unor defecțiuni, al unor erori de sistem, al unui prost management al sistemului sau, în cazul cel mai grav, în urma unei intervenții intenționate în sistem. În acest din urmă caz, ținând cont de faptul că aceste sisteme, astăzi, sunt computerizate, orice intervenție este sub forma unui atac cibernetic. Și acesta poate avea aspect terorist sau, din prostie și teribilism sau din motive tâlhărești, pentru ca în haosul creat să se poate fura sau manevra marfă ilicită. Oricum, orice sistem portuar sau de la bordul navelor este, într-o măsură sau alta, vulnerabil și, de regulă, atacul unui sistem este însoțit și de atacul asupra altor sisteme. De exemplu, în anul 2016, în portul Rotterdam, un atac cibernetic a paralizat, pentru câteva ore, sistemul informatic al organelor vamale[200].

---

[197] *** *Cyber Attacks on Ports and Ships Could be Catastrophic, Symposium Speakers Say*, Posted on March 10, 2015 by WebMaster in Cyber Security, Homeland Security Projects, News Center, Research, https://ccicada.org/2015/03/10/cyber-attacks-on-ports-and-ships-could-be-catastrophic-symposium-speakers-say/

[198] Dan Glass, *What Happens If GPS Fails?, Despite massive reliance on the system's clocks, there's still no longterm backup*, The Atlantic, June 13, 2016

[199] *** *Addressing cyber security risks at ports and terminals*, Port Technology International, Port Planning, Design & Construction, Security, Surveillance and Detection, London, 14 August 2014

[200] Andrea Chiappetta, *Critical Infrastructure Protection: Port Cybersecurity Toward a Hybrid Port*, in *Computer and Cyber Security: Principles, Algorithm, Applications, and Perspectives*, Brij B. Gupta, Dharma P. Agrawal, Haoxiang Wang editors, CRC Press, Taylor&Francis Group, 2019, p.33

Bineînțeles că nu a fost o pană de curent, ci a fost ceva deliberat. În această pauză neagră, în mod cert s-au derulat activități ilicite.

Blocarea sau perturbarea comunicațiilor portuare, autorități portuare – nave, autorități portuare și nave - servicii portuare(salvare-avarii, remorcaj, pilotaj, medical etc.) este un alt efect posibil al atacurilor cibernetice, care poate, de asemenea să aibă urmări destul de grave. Sistemele de comunicații actuale sunt în mod clar dependente de computere, de transmisii prin satelit și de softuri menite să performeze calitatea comunicațiilor. Toate aceste elemente care alcătuiesc sistemele de comunicații induc vulnerabilități de multe ori nebănuite. Un mesaj care nu ajunge la destinatar, care ajunge deformat sau falsificat, poate genera accidente și incidente, uneori catastrofale, la fel ca și celelalte „produse" ale atacurilor informatice prezentate mai sus. Mai mult, le poate agrava urmările, prin lisa de informații datorate imposibilității sau posibilității limitate de comunicare. Comunicarea poate rezolva multe probleme, poate contribui la limitarea unor urmări ale unor situații nefericite și, de ce nu, creează o stare psihică mai bună celor aflați în situații dificile, chiar dacă nu există apropierea fizică. Un port fără comunicații este un port mort. O entitate total neproductivă economic, dar, în mod cert producătoare de nenorociri. O navă fără comunicații este doar un modern obiect plutitor, ce poate deveni periculos pentru securitatea maritimă și, în același timp, tot ce este în domeniul maritim poate să fie un pericol potențial. De aceea, securitatea comunicațiilor este vitală pentru securitatea maritimă și implicit, pentru siguranța maritimă. Practic, securitatea maritimă are trei componente principale: organizarea, acțiunea și comunicarea. Fără comunicare, celelalte două devin nule.

Ținând cont de realitatea existentă, opinăm că securitatea comunicațiilor în domeniul maritim trebuie să fie situată pe un alt palier, deoarece ea este liantul tuturor componentelor securității maritime.

II.3.12 Infiltrarea unor elemente ostile în rândul echipajelor navelor

Întotdeauna cei ce doresc să facă ceva ilegal, să producă necazuri sau, pur și simplu să culeagă informații, vor apela la acești infractori la purtător. Adică, aceștia vor fi „purtați" de navele pe care se vor afla. Ei desfășoară o gamă largă de activități ostile, ilegale, pentru care au fost pregătiți și pentru care au ales cea mai perversă metodă de a face rău – prezența la fața locului(**Fig. 24**).

- Furtul de date secrete şi transmiterea acestora către state, organizații și structuri de informații străine sau către organizații teroriste;
- Introducerea de erori în sistemele informatice de la bord;
  Blocarea sau deteriorarea funcționării sistemelor de la bordul navei;
  Transmiterea de date despre activitățile de la bord prin penetrarea și accesarea sistemelor de comunicații de la bord;
  Declanșarea unor avarii, incendii, incidente tehnice şi sabotarea acțiunilor de intervenție;
  Transmiterea de mesaje false către celelalte nave sau către nivelurile superioare de comandă ale acestora;
- Compromiterea unor acțiuni de luptă, exerciții, misiuni, manevre;
- Influențarea stării morale a echipajelor

- Sustragerea şi transmiterea de date confidențiale către alte entități concurente, organizații teroriste sau de tâlhărie maritimă;
- Introducerea de erori în sistemele informatice de la bord;
- Blocarea sau deteriorarea funcționării sistemelor de la bordul navei;
- Transmiterea de date despre activitățile de la bord prin penetrarea și accesarea sistemelor de comunicații de la bord;
- Declanșarea unor avarii, incendii, incidente tehnice şi sabotarea acțiunilor de intervenție;
- Preluarea controlului asupra navei şi echipajului, deturnarea acesteia sau a încărcăturii acesteia, solicitarea de sume pentru răscumpărare, transformarea navei în navă fantomă şi reînregistrarea frauduloasă a acesteia

- Toate acțiunile enumerate la navele de transport;
- Jefuirea şi sechestrarea pasagerilor şi solicitarea de răscumpărări;
- Schimbarea rutei, programului de escale şi compromiterea planului de marș, în special din motive concurențiale;

- Toate acțiunile enumerate la navele de transport;
- Distrugerea dispozitivelor de pescuit (traule etc.)

- Toate acțiunile enumerate la navele de transport, mai puțin transformarea navei în navă fantomă şi reînregistrarea frauduloasă a acesteia
- Sabotarea producției şi oprirea acesteia, mergându-se până la distrugerea platformei

Fig. 24 Acțiuni desfășurate de persoane ostile infiltrate la bordul navelor
Sursa: Concepție proprie

În figura de mai sus, am făcut referire la acțiunile unor persoane ostile (spioni, teroriști, sabotori, persoane cu anumite resentimente, persoane cu probleme psihice etc.) care acționează la bordul navelor, deoarece aceasta este entitatea predilectă pentru cei enumerați mai sus, dar astfel de acțiuni se pot întâmpla oriunde și oricând în domeniul maritim (porturi, facilități portuare, șantiere navale, arsenale ale forțelor navale, stații de cercetare marină, terminale petroliere etc.), scopurile fiind aceleași și modalitățile de acțiune din aceeași gamă, chiar dacă au unele particularități specifice.

De aceea, selecția personalului care urmează să desfășoare activități în domeniul maritim este una dintre masurile de bază ale securității maritime și trebuie să elimine, pe cât posibil, angajarea unor persoane care pot fi sursa unor probleme grave.

Pe lângă persoanele care sunt angajate, la bordul navelor pot fi și pasageri clandestini. Unii dintre aceștia, pur și simplu sunt emigranți sau aventurieri care, pur și simplu, vor doar să ajungă undeva și atât. Dar, din păcate, sunt și din acei care se strecoară la bord cu intenții criminale, caută să-și atingă scopul și, apoi, să dispară cu prima ocazie. De aceea, măsurile de securitate maritimă, regulile de acces la bord, precum și verificarea permanentă și amănunțită a navei trebuie să fie activități continue. Un sistem de supraveghere al navei, este de dorit și cu cât este mai performant, cu atât mai bine. Dar nu toată lumea este dispusă să investească, decât după ce o pățește.

II.3.13 Răspândirea unor specii străine în mare

Deși este o amenințare la adresa securității maritime, este singura acțiune care nu poate fi considerată ca fiind premeditată. Totul se datorează întâmplării, erorilor umane, inconștienței oamenilor și schimbărilor de mediu.

Conform declarațiilor specialiștilor, 84% din mediul marin este invadat de specii străine, mai mult de jumătate dintre acestea fiind dăunătoare pentru zona unde au invadat.[201]Până la 10 miliarde de tone de apă pentru balast este transportată în întreaga lume, anual, iar 7.000 miliarde de specii de plante acvatice, microbi și animale sunt transportate în fiecare oră a zilei.[202]

---

[201] Charles Q. Choi, *Ocean Invaders: Exotic Species Spreading Through World's Seas*, Live Science, February 25, 2011, https://www.livescience.com/30181-ocean-invasive-species.html

[202] *** *The GloBallast Story: Reflections from a Global Family, Partnerships to catalyze transformational innovations in marine biosafety*, GloBallast Monograph Series No. 25,

Unul dintre cele mai elocvente exemple este cel al scoicii-zebră (*Dreissena polymorpha*). Aceasta a fost adusă, prin apele de balast, din Rusia și estul Europei și a invadat zona Marilor Lacuri și alte ape din SUA. Este o specie extrem de invazivă care consumă hrana altor specii, ducând la dispariția acestora, se lipesc de alte scoici și, ceea ce ne interesează, se atașează de orice corp solid aflat în apă și este una din principalele cauze ale înfundării prizelor de fund, ale conductelor de apă pentru răcirea unor instalații aflate pe țărm, ale supapelor de admisie ale unor conducte de la instalații de tratare a apei etc.[203]Se găsește din plin în Marea Neagră și cei care lucrează în domeniul maritim cunosc bine fenomenul, dar, mai ales, urmările și știu că această scoică, de mărimea unei unghii, este o problemă de securitate maritimă, prin pericolul pe care îl prezintă, atât din punct de vedere ecologic, biologic, dar, mai ales datorită faptului că poate genera diferite incidente, avarii și că, este determinantul unor însemnate cheltuieli suplimentare, necesare pentru curățarea navelor, mijloacelor de semnalizare de navigație și a diferitelor componente submerse ale facilităților și amenajărilor portuare.

Nu numai în domeniul viețuitoarelor avem specii invazive periculoase, ci și în domeniul vegetal. În apropierea noastră, în Marea Mediterană, și-a făcut apariția *Caulerpa taxifolia*, cunoscută sub numele de „alga ucigașă" Aceasta este originară din apele tropicale și a fost adusă ca planta de acvariu la Wilhelma Zoo în Stuttgart, Germania, în anul 1980, de unde a fost preluată și de alte instituții de profil. Până în anul 1984, varietatea adaptată la apele reci a fost eliberată în mare de către Muzeul Oceanografic din Monaco și, acum, ocupă mii de hectare în Marea Mediterană.[204]Această algă, practic, este toxică și puținele specii de pești care o mănâncă devin toxici pentru consumul uman. Pe lângă aceasta, crescând de la adâncimea de 1 metru până la adâncimea de 12 metri (după unele surse, până la 36 metri[205]), ea determină îndepărtarea multor

Published by GloBallast Partnerships Project Coordination Unit International Maritime Organization, London, 2017, p. 13

[203] Felicity Barringer, *New Rules Seek to Prevent Invasive Stowaways*, New York Times, April 7, 2012

[204] Mark Hoddle, *Caulerpa Taxifolia or Killer Alga*, University of California Riverside, Center for Invasive Species Research, https://cisr.ucr.edu/invasive-species/caulerpa-taxifolia-or-killer-alga

[205] *** *Caulerpa taxifolia*, Government of New South Wales, Department of Primary Industries, https://www.dpi.nsw.gov.au/fishing/aquatic/marine-pests/found-in-nsw/caulerpa-taxifolia

specii din zonă, afectând în mod radical echilibrul biologic al zonei și, în mod evident, pescuitul costier, care intră în declin.

II.4 Scurte concluzii

Datorită volumului mare de informații și probleme reieșite din conținutul acestui capitol, devin necesare câteva scurte concluzii pe care le vom prezenta în continuare:

1. Securitatea maritimă este un nou născut care are multe de făcut. Așa cum am arătat în capitolul I, preocupările pentru securitatea maritimă sunt de dată destul de recentă, deși măsuri s-au luat întotdeauna, dar nu la nivel internațional și nu reglementat;
2. Riscurile, vulnerabilitățile, amenințările și pericolele din domeniul maritim sunt în creștere exponențială, iar măsurile de securitate maritimă, în general, sunt un răspuns la acestea, de multe ori întârziat și insuficient, în loc să aibă un caracter preventiv;
3. Apar noi amenințări care ar trebui să determine măsuri de securitate adecvate, dar, de regulă, aceste măsuri sunt generate numai după ce apar pericolele și, mai ales, efectele acestora. Practic, se tratează efectul, nu cauza. Din acest motiv, siguranța maritimă, până la înlăturarea efectelor pericolelor și aplicarea măsurilor adecvate este invadată de riscuri și vulnerabilități, exact ca o rană care este lăsată deschisă până face rost de medicamente și pansament, între timp infectându-se;
4. Siguranța maritimă este un efect al măsurilor de securitate maritimă, de multe ori incomplet și inadecvat, ca să nu spunem eronat, în loc ca securitatea maritimă să fie răspunsul prompt și adecvat al cerințelor de siguranță maritimă;
5. Multe pericole și amenințări sunt evaluate statistic, matematic, punându-se accent pe număr și nu pe gravitatea lor sau, mai bine zis, a urmărilor lor. Una este să ai 100 de cazuri de atacuri tâlhărești asupra unor bărci de pescari și alta este să ai 10 atacuri asupra unor nave de transport sau petroliere gigant;
6. Pericolele și amenințările migrează, nu dispar. Cresc și scad în amploare periodic, funcție de condițiile prielnice sau nu de dezvoltare. Dacă, de exemplu, până acum câțiva ani, zona Strâmtorii Malacca și, apoi, Cornul Africii erau campioane la actele de tâlhărie pe mare, acum avem Golful Guineea. Și, pe viitor, cine știe ce zonă va prelua „conducerea”! ;
7. În opinia noastră, pe care am exprimat-o anterior, criminalitatea cibernetică în domeniul maritim este plaga cea mai mare și este în rapidă

extindere. De exemplu, este mai ușor să furi cu ajutorul computerului, decât să umbli fizic pe nave și prin porturi, în pericol de a fi prins oricând;

8. Cele mai vulnerabile sisteme sunt tocmai acelea care ar trebui să ofere cea mai mare siguranță (navigația prin satelit, comunicațiile prin satelit, sistemele de recunoaștere și urmărire a navelor, hărțile și informațiile de navigație digitale, sistemele de dirijare a operațiunilor de transport și, de ce să nu o spunem, sistemele informatice militare etc.);

9. În domeniul securității maritime sunt prea multe documente, prea multe analize sterile, prea multă birocrație, prea mulți experți și teoreticieni și mai puține soluții, acțiuni și specialiști;

10. Legislația internațională în domeniul maritim, în general, și în domeniul securității maritime, în special, are multe lacune și abordări eronate, care, deși semnalate de mult timp, sunt rezolvate târziu și, uneori, neadecvat, generând alte necesități de abordare și de reglementare. În cuprinsul articolului am oferit exemplul pirateriei și jafului armat pe mare, dar sunt multe alte exemple. De aceea, anumite instituții au fost nevoite să inițieze măsuri și reguli, în primul rând pentru a și asigura siguranța proprie necesară. Avem exemplul International Chamber of Comerce (ICC), care, în cadrul ICC Commercial Crime Services (CCS) are un birou, International Maritime Bureau (IMB), în cadrul căreia funcționează IMB Piracy Reporting Centre, devenită una dintre structurile importante de luptă împotriva tâlhăriei din domeniul maritim

Pornind de la această ultimă concluzie, de fapt, vom face trecerea către capitolul următor, unde principalul subiect sunt instituțiile internaționale și europene care au atribuții și desfășoară acțiuni în domeniul securității și siguranței maritime.

CAPITOLUL III

ORGANIZAȚII INTERNAȚIONALE IMPLICATE ÎN PROMOVAREA ȘI ASIGURAREA SECURITĂȚII MARITIME - STRUCTURI, DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI ABORDĂRI CONCEPTUALE

III.1 Considerații generale

Lupta împotriva criminalității în domeniul maritim a devenit o problemă internațională, deoarece, așa cum arată unii specialiști, „infracțiunile maritime nu pot fi tratate în mod eficace de către niciun stat, iar caracterul internațional al acestor infracțiuni a justificat, în consecință, o reacție concertată din partea comunității internaționale, pentru a le reduce”[1] Reducerea se referă mai mult ca număr de cazuri și mai puțin ca număr de categorii de infracțiuni, deoarece reducerea numărului de categorii de infracțiuni în domeniul maritim ar fi un mare succes, tocmai că este aproape imposibil. Și avem cazul concret al actelor de tâlhărie în domeniul maritim care, dacă par că dispar dintr-o anumită zonă, explodează în alta.

Primele entități preocupate de securitatea maritimă, au fost persoanele individuale sau grupurile mici care au găsit în Oceanul Planetar o sursă de trai și chiar de venituri suplimentare. Odată cu apariția primelor ambarcațiuni, au apărut și primele echipaje care, desprinzându-se de zonele costiere au îndrăznit să se avânte în largul mării, pericolele și amenințările la adresa securității și siguranței lor devenind mai numeroase și mai ample ca manifestare și consecințe. În mod automat, au apărut și măsurile de autoprotecție, multe dintre acestea perpetuându-se și devenind legi nescrise, dar respectate cu sfințenie. Probabil, în acele vremuri a apărut și expresia „o mână pentru tine și o mână pentru navă”, care exprimă cel mai mare adevăr al securității maritime – grija pentru om și grija pentru navă.

Apariția companiilor maritime a marcat o nouă etapă în evoluția securității și siguranței maritime, pe de o parte datorită faptului că au crescut distanțele de navigație, iar pe de altă parte au întâlnit noi pericole și amenințări, generate de natură și de om, necunoscute până la acea vreme. Toate acestea au necesitat măsuri care să fie respectate de către toate echipajele companiilor, în mod unitar, devenind o practică curentă în viața echipajelor.

Când mai multe companii de navigație și comerț pe mare au reușit să adopte și să aplice aceleași reguli, în cadrul unor asociații specializate, așa cum vom vedea în continuare, practic, s-au născut primele forme organizate, cu abordare unitară a problemelor de securitate maritimă.

La presiunea acestor asociații, s-a creat și elementul de presiune asupra factorilor politici, țările cu tradiție în navigație și cu economii bazate pe comerțul pe mare, dar și cu goana după resurse, mai ales din proaspetele lor colonii, au conștientizat că trebuie să își protejeze activitatea în domeniul maritim, luând măsuri concrete pentru a oferi siguranță companiilor de comerț

---

[1] Aleeza Mosley, *The implementation of international maritime security instruments in CARICOM states, United Nations*-Nippon Foundation Fellow 2009 – 2010, Division for Ocean Affairs and Law of The Sea, Office of Legal Affairs, The United Nations, New York, 2009, p. 9

și navigație. Așa au apărut și primele legi scrise și primele instituții care să gestioneze problema securității și siguranței maritime. Și pe parcursul lucrării am detaliat aceste aspecte.

Secolul XIX a marcat primele tentative de internaționalizare a problemei securității și siguranței maritime, iar secolul XX a marcat nașterea și dezvoltarea acestor instituții la nivel regional și internațional. Secolul XXI, practic, marchează debutul studiilor asupra securității și siguranței maritime, încercând să facă lumină în acest domeniu, unde, încă, este nevoie de clarificări ample, în special în ceea ce privește definiri, denumiri, componențe și relații. De asemenea, s-a trecut la perfecționarea legislației, care, în trecut, datorită presiunii evenimentelor, a fost elaborată în mod alert, înglobând greșeli și dând naștere la diferite interpretări. Și acest lucru este făcut, în primul rând, de către organizațiile pe care le vom prezenta în continuare, precum și de către diferite instituții științifice.

Secolul XXI, este secolul în care, în mod cert, se va perfecționa legislația, se va eficientiza și optimiza activitatea în domeniu și, foarte important, va întări cooperarea la nivel zonal și internațional.

III.2 Organizația Națiunilor Unite (ONU)

Organizația Națiunilor Unite, așa cum arătam și în capitolul I, este principalul vector al reglementării în ceea ce privește Oceanul Planetar și unul dintre actorii importanți în ceea ce privește securitatea maritimă.

Toate legislațiile și activitățile statelor din domeniul vieții și activității omenești pe mare sunt, în fapt, puneri în practică, uneori cu nuanțe specifice, a legislației ONU în domeniul maritim. Și acest lucru este o mare realizare, deoarece Oceanul Planetar este singurul sistem care are o legislație proprie, atotcuprinzătoare și aplicată de către majoritatea covârșitoare a statelor. Excepțiile sunt determinate de probleme ale unor țări, în special litigii privind teritoriile maritime. De exemplu, Turcia nu este semnatară a convenției, deoarece are litigii cu Grecia și, dacă ar semna și ratifica Convenția de la Montego Bay, ar fi dezavantajată. Oricum, excepțiile sunt puține, așa că legea își urmează cursul.

În capitolul I am prezentat mai pe larg ce este și cu ce se ocupă *Organizația Maritimă Internațională (IMO)* ca organizație specializată din componența ONU și am făcut dese referiri la *Convenția de la Montego Bay privind Dreptul Mării*, ca principal cadru juridic al desfășurării vieții și activității omenești pe mare, iar acum ne vom referi la componenta sa dedicată securității și siguranței maritime și vom începe cu ***Maritime Safety Committee (MSC) - Comitetul pentru Siguranță Maritimă***, activitatea acesteia fiind determinată, așa cum arătam, de măsurile de securitate în domeniul maritim, în special ca rezultat al aplicării în practică a acestora.

Un alt comitet important, care, de asemeni, are un rol foarte important în ceea ce privește securitatea maritimă, este ***Marine Environment Protection Committee (MEP) - Comitetul pentru Protecția Mediului Marin (***care are, așa cum și denumirea sa o arată, ca preocupare principală controlul și prevenirea poluării în mediul marin.

De asemenea, vom face referiri și la o altă componentă a ONU, ***United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) – Conferința ONU pentru Comerț și Dezvoltare***, care, așa cum vom vedea, are destule abordări în domeniul securității maritime, fiind unul dintre factorii determinanți pentru promovarea și dezvoltarea acesteia.

III.2.1 Comitetul pentru Siguranță Maritimă (Maritime Safety Committee - MSC) - din cadrul Organizației Maritime Internaționale (International Maritime Organization - IMO) — element principal de promovare și dezvoltare a securității maritime

Chiar din prima pagină dedicată de *IMO* acestui comitet, este specificată aria sa de preocupări și acțiune, subliniindu-se faptul că ”se ocupă de toate aspectele legate de siguranța maritimă și securitatea maritimă care intră în domeniul de aplicare al *IMO*, acoperind atât navele de pasageri, cât și toate tipurile de nave de marfă”[2] Bineînțeles că o parte din documentele elaborate de acest comitet sunt aplicabile și navelor militare și altor nave cu destinație specială aflate pe Oceanul Planetar, diferența constând în modul cum fiecare țară în parte înțelege să facă acest lucru. Din start, orice navă militară, este purtătoarea unei încărcături periculoase, de exemplu, dar nu este obligată să adopte toate măsurile pe care trebuie să le ia o navă comercială.

MSC este cea mai importantă componentă tehnică a *IMO*, fiind în subordinea *Consiliului* acestei organizații, iar funcțiile acestuia pentru siguranță maritimă sunt de a "lua în considerare orice chestiune care intră în domeniul de aplicare al *Organizației* în ceea ce privește ajutoarele pentru navigație, construcții și echipamente ale navelor, personalul din punct de vedere al siguranței, normele de prevenire a coliziunilor, manipularea mărfurilor periculoase, procedurile și cerințele privind siguranța maritimă, informațiile hidrografice, registrele de bord și înregistrările de navigație, investigațiile privind accidentele maritime, salvarea și orice alte aspecte care afectează direct siguranța maritimă"[3].

În afară de cele de mai sus, ***MSC*** trebuie să asigure mecanismele necesare pentru a putea duce la îndeplinire orice sarcină primită de la *Consiliul*

---

[2] http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx

[3] *** *Focus on IMO*, Proceedings of the Marine Safety Council , The Coast Guard Journal of Safety at Sea, Volume 54, Number 2, April-June 1997, Pag. 62 și http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx

IMO sau reieșită din obligațiile internaționale pe care le are IMO, în baza unor acorduri, înțelegeri etc. De asemenea, prin statutul său, are obligația de a analiza și prezenta, spre aprobarea *Adunării Generale a IMO*, propuneri, recomandări, direcții de acțiune etc.

Structural, ***MSC*** se compune din șapte subcomitete (**Fig. 25**) care, practic, fiecare se ocupă de câte un segment important din transportul maritim.

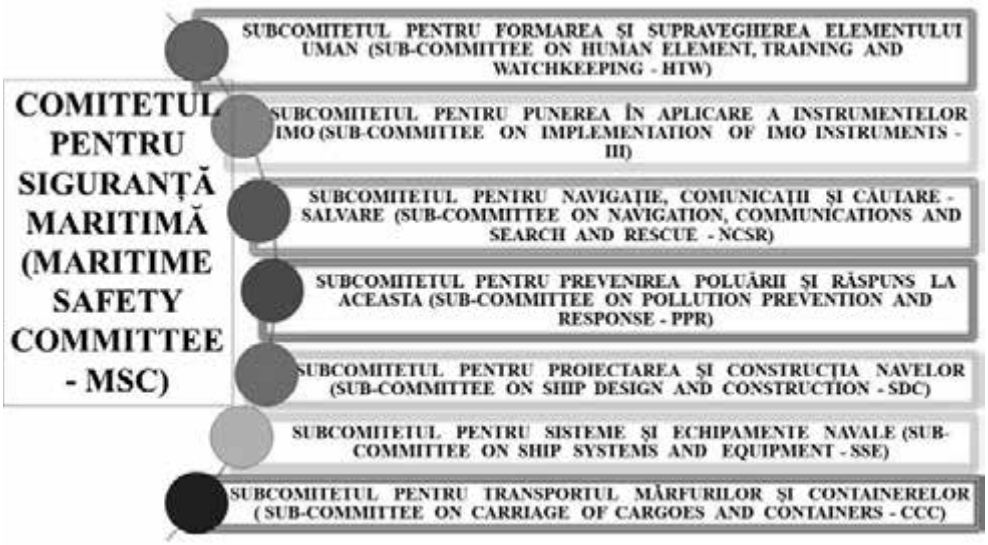


Fig. 25 Componența *MSC– Comitetului pentru Siguranța Maritimă*
Sursa informațiilor: http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx

Până în anul 2013, au fost nouă subcomitete, dar pentru creșterea eficienței, *IMO* a luat hotărârea ca să fie comasate în șapte subcomitete, începând cu anul 2014. Această reducere este urmare a celei din perioada 1996-1997 când numărul de subcomitete au fost reduse de la 11 la nouă.

Aceste subcomitete, remarcă unii autori, ”joacă un rol extrem de important în ceea ce privește <<miezul problemei>> în munca privitoare la normele, standardele, codurile și direcțiile de acțiune internaționale, în curs de elaborare sau care au nevoie de actualizare.”[4]

Subcomitetele sprijină și activitatea *Marine Environment Protection Committee (MEPC) - Comitetului pentru Protecția Mediului Marin*, care, inițial a făcut parte din ***MSC***, dar, problema poluării, căpătând amploare, a determinat ridicarea subcomitetului pentru poluare maritimă la rangul de comitet de sine stătător.

[4] Aldo Chircop, *The IMO, its Role under UNCLOS and Its Polar Shipping Regulation*, in *Governance of Arctic Shipping: Balancing Rights and Interests of Arctic States and User States*, editat de Robert C. Beckman, Tore Henriksen, Christine Dalaker Kraabel, Erik J. Molenaar, J. Ashley Roach, Brill Nijhoff, Leiden/Boston, 2017, p.115

Practic, amândouă comitetele se ocupă, în mod specific, de problemele de securitate și siguranță maritimă, fapt ce justifică aparentul paradox al celor șapte subcomitete care se subordonează ambelor comitete. În fapt, cele șapte subcomitete furnizează expertiză celor două comitete, fiind elementele cheie în elaborarea de amendamente, reguli, propuneri, soluții etc.

MSC, practic, prin propunerile și amendamentele pe care le elaborează, putem spune că este factorul determinant al *IMO*, structura cheie a acestei organizații, aportul său fiind hotărâtor pentru elaborarea și amendarea documentelor care reglementează viața și activitatea pe mare.

Din multitudinea de rezoluții adoptate de *IMO*, începând cu anul 1959, o mare parte se referă la securitatea maritimă ca subiect principal al organizației sau ca act de adoptare a rapoartelor ***MSC***. Nu intrăm în detaliile acestea, dar trebuie să menționăm principalele rezoluții, de impact pentru securitatea maritimă, deoarece sunt principalele elemente constitutive a ceea ce astăzi numim securitate maritimă.

Bineînțeles, prima rezoluție este *Rezoluția A.9 (I)* , adoptată pe 15 ianuarie 1959, în prima sesiune a organizației, care se referea la modul de alegere a membrilor ***MSC***, în conformitate cu prevederile art. 28 al Convenției, urmată de *Rezoluția A.12 (I)*, adoptată la 19 ianuarie 1959, care se referă tot la alegerea membrilor ***MSC***, dar care constată divergența de opinii și propune înaintarea documentelor la *Curtea Internațională de Justiție*, pentru a obține un punct de vedere al acesteia. Punctul de vedere al *Curții Internaționale de Justiție* vine destul de târziu, dar este însușit prin *Rezoluția A.21 (II)* , din 6 aprilie 1961 și se constată că poate fi dizolvat comitetul aflat în funcție și că trebuie ales alt comitet. Alegerea noului ***MSC*** se finalizează pe 13 aprilie 1961, prin *Rezoluția A.40 (II)*, când sunt aleși ca membri Franța, Grecia, Italia Japonia, Liberia, Norvegia, Marea Britanie și SUA. Tot în prima sesiune, prin *Rezoluția A.2 (I)*, din 9 ianuarie 1959, se adoptă responsabilitățile stabilite în temeiul *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS*) - *Convenției Internaționale pentru Siguranța Vieții Omenești pe Mare* (1948), precum și revizuirea regulamentelor pentru prevenirea coliziunii pe mare (1948), iar prin *Rezoluția 41(II)*, din 13 aprilie 1961, se adoptă primul raport al ***MSC*** chiar în ziua alegerii noului comitet, în componența pe care am prezentat-o mai sus.

Anul 1963 este, practic primul an când ***MSC*** începe să emită recomandări, aprobate de *Adunarea Generală* a organizației prin *Rezoluțiile 48(III), 49(III)* și *50(III)*. Nu vom insista asupra acestora și nici asupra celor viitoare, oprindu-ne doar asupra celor importante.

În anul 1965, prin *Rezoluția A.80(IV)*, se *adoptă International Code of Signals (ICS) - Codul Internațional de Semnale* și se stabilesc responsabilitățile ce revin ***MSC*** - în acest domeniu, iar prin *Rezoluția A.81(IV)*, se aprobă *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code - Codul Internațional pentru Mărfurile Periculoase*. De asemenea, prin *Rezoluția A.83(IV)*, se aprobă însușirea prevederilor *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, din anul 1960 și *International Regulations for Preventing Collisions*

at Sea - Regulile de prevenire a Coliziunii pe Mare (COLREG), din același an. Toate aceste documente vor fi revizuite, pe parcursul anilor, dar am considerat important să marcăm apariția lor, deoarece au fost și rămân determinante pentru securitatea maritimă. Ca exemplu edificator, vom zăbovi puțin asupra anului 1969, când, prin *Rezoluția A.174(VI)*, se fac importante amendamente la *Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, din anul 1960, modificând regula 65, din capitolul II, prin înlocuirea paragrafului (j), regula 21, dar și prin înlocuirea paragrafului (f) și înlocuirea în întregime a regulii 22, din capitolul III. De asemenea, se aduc importante modificări capitolului IV, prin înlocuirea paragrafelor (c) din regula 2, paragrafelor (e), (h) și (i) din regula 9, paragrafelor (c) și (f) din regula 13 și paragrafelor (a), (b), (f) și (g) din regula 15. Tot în capitolul IV, se modifică numerotarea paragrafelor din regula 11, ca urmare a adăugării unui nou paragraf. Capitolul V este și el modificat, prin adăugarea la regula 12 a uni nou paragraf, (f) și prin adăugarea unei noi reguli, regula 21. Capitolul I la rândul său, este și el modificat prin înlocuirea paragrafelor (b)(i) și 9(b)(ii) din regula 7.

Modificările la această convenție (*Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) nu se opresc aici și în anul 1971, prin *Rezoluția A.205(VII)* , se completează și se fac modificări la capitolul IV, prin adăugarea unui nou paragraf la regula 2, modificarea textelor din paragrafele (a) și (b) ale regulii 7, amendarea regulii 9 - paragrafele (a)(ii), (h), (k), (l) și (m) - și a regulii 15 – paragrafele (a), (d), (g) și (j), precum și inserarea unei noi reguli, 15(bis), toate referitoare la comunicațiile maritime, concret la radiotelefonie. Singura deosebire o întâlnim la capitolul V, unde se reformulează total regula 8 și unde este vorba de schemele de separare a traficului. Toate aceste modificări au dus la organizarea unei conferințe internaționale, având ca subiect siguranța vieții omenești pe mare, în 1 noiembrie 1974, fapt ce a determinat adoptarea unei noi convenții și anume *Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS - 1974)*, a cărei adoptare a fost anunțată de către IMO prin *Rezoluția A.350(IX)* din 1975.

Ca imagine a volumului de lucru al acestei conferințe, este de remarcat faptul că numai opisul documentelor de lucru ale acesteia însumează 7 pagini care conțin 126 de documente, care, la rândul lor, însumează un volum impresionant de mii de file.[5]

Deși părea că această convenție va fi ratificată în scurt timp, ea a intrat în vigoare de abia pe 25 mai 1980, iar la nivelul anului 2018 era ratificată de un număr de 164 de state. Cu toate că, între timp, i s-au adus destule amendamente, ea este în vigoare și, practic, în viitorul apropiat sau chiar pe termen mediu, nu se întrevede înlocuirea cu o nouă convenție în domeniu.

Practic, acest document este urmarea unei activități asidue, desfășurate în acest domeniu încă de la adoptarea primei *Convention for the Safety of Life*

[5] http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/IMO Conferences and_Meetings /SOLAS/SOLAS_CONF_1974/Documents/SOLAS%201974%20Conference%20%20list%20of%20 documents .pdf

at Sea, acum peste 100 de ani, în ianuarie 1914[6], la acea dată, această convenție fiind structurată pe opt capitole:

- Siguranța vieții omenești pe mare;
- Navele cărora li se aplică această convenție;
- Siguranța navigației;
- Construcția (navelor-n.n);
- Radiotelegrafia;
- Dispozitive pentru salvarea vieții omenești și protecție contra incendiilor;
- Certificate de siguranță;
- Generalități

Pentru acele vremuri, acest document era de o valoare evidentă, pentru prima dată elaborându-se un document ce reglementa, la nivel internațional, problemele de siguranță a vieții omenești pe mare. Evenimentul care a declanșat această conferință a fost, fără îndoială, catastrofa navei Titanic. Constatările făcute în urma acestei catastrofe au arătat, fără echivoc, faptul că lipsa unor reglementări unanim acceptate și obligatorii, referitoare la siguranța vieții omenești pe mare, a determinat producerea unui lanț de erori și decizii greșite care au dus la acea catastrofă.

În anul 1929, se ratifică o nouă convenție în acest domeniu[7], structurată tot pe opt capitole, unde se aduc destule îmbunătățiri, determinate de evoluția rapidă a construcțiilor navale, modernizarea acestora și, bineînțeles, de creșterea ponderii transporturilor pe mare. Deși este un document extrem de interesant de studiat și, mai ales, de comparat cu cel din 1914, iarăși, din același motiv, spațiul, ne vom opri aici, lăsând cititorii interesați să aprofundeze subiectul, atât cât doresc, studiind documentele pe care le inserăm, de fiecare dată, în notele de subsol.

Anul 1948 este marcat de o nouă conferință[8] pe problema siguranței vieții omenești pe mare, care nu are modificări de amploare ca cea din 1929, dar are anexate *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* -

---

[6] *** International Conference on Safety of Life at Sea, *Text of The Convention for The Safety of Life at Sea,* Signed at London, January 20, 2014, Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, February 2014, London, Printed under The Authrity of His Majesty ‘s Stationery Office by Harrison and Sons, 45-47, St. Matin's Lane, W.U., printers at ordinary to His Majesty

[7] *** Treaty Series No. 34 (1932), *International Convention for The Safety of Life at Sea,* Signed at London, May 31, 1929 (Ratifications deposited at London , by His Majesty’s Governements in The United Kingdom and in Canada, October 1, 1932), Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty, printed and published by His Majesty’s Stationery Office, London, 1932

[8] *** Treaty Series No. 4 (1954), *Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1948, and annexed International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948,* London, June 10, 1948, Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty, printed and published by His Majesty’s Stationery Office, London, 1954

Reguli Internaționale pentru Prevenirea Abordajelor pe Mare, care, așa cum am mai arătat, devine document de sine stătător în anul 1972.

Pentru a ține pasul cu evoluția domeniului naval, în anul 1960, între 17 mai și 17 iunie, se organizează o conferință internațională pe problema siguranței vieții omenești pe mare , la care participă 55 de țări și care este, de fapt, prima conferință organizată de către *IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - Organizația Consultativă Maritimă Interguvernamentală),* devenită, mai târziu, *International Maritime Organization (IMO).*

Documentele acestei conferințe au adus importante îmbunătățiri de ordin tehnic, acestea regăsindu-se în cele 11 volume de documente (**Fig. 26**), corespunzătoare domeniilor abordate pe timpul conferinței.

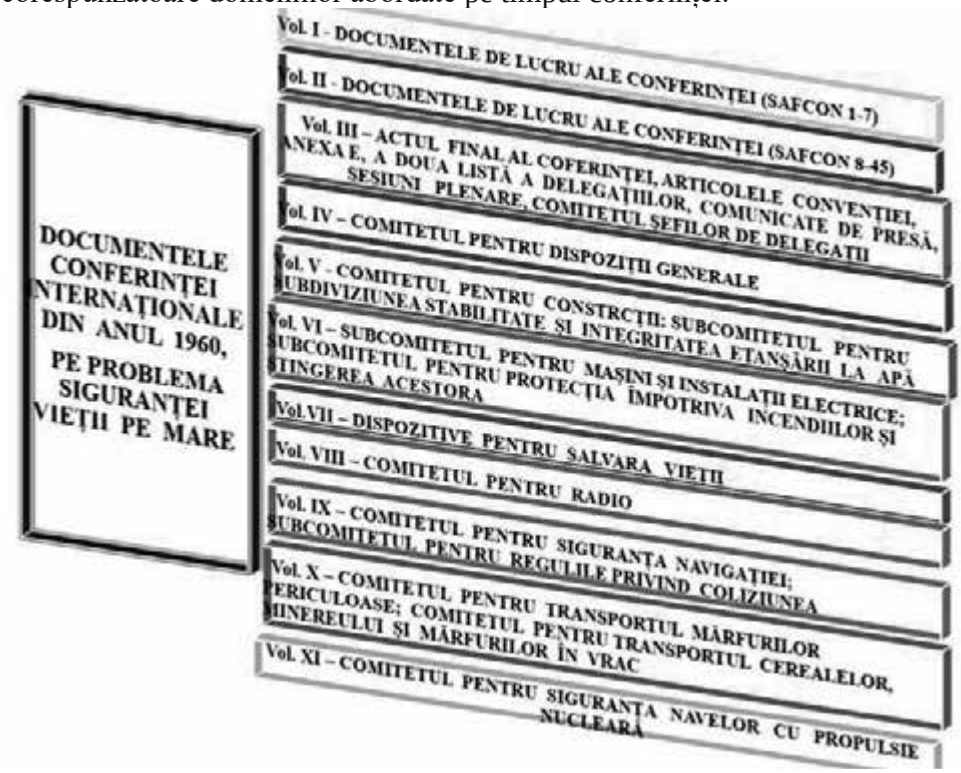


Fig. 26 Documentele Conferinței Internaționale din anul 1960, pe problema Siguranței vieții Omenești pe Mare

Sursa informațiilor: http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/IMO_Conferences_and_Meetings/ SOLAS/Documents/SOLAS%201960%20%20Conference%20 List%20of%20documents.pdf

Unul dintre aspectele extrem de importante este faptul că, pentru prima dată, se pune problema siguranței navelor cu propulsie nucleară, acestea devenind o realitate, prin apariția primului submarin cu propulsie nucleară al SUA, *Nautilus*, în anul 1955 și K-3 *Leninskiy Komsomol* al URSS, în anul 1958.

Conferința din anul 1974, deși, cum am arătat, prezintă o versiune elaborată a celorlalte și este considerată ca versiunea finală, este într-un continuu proces de actualizare, determinat de evoluțiile din domeniul maritim.

Amendamentele cele mai multe și mai importante la această convenție au fost făcute prin *Rezoluția MSC.6(48)* adoptată pe 16 iunie 1983 care, pe lângă introducerea unor noi articole și paragrafe, modifică atât conținutul a numeroase articole, dar și renumerotarea articolelor. Este una dintre cele mai consistente rezoluții (având peste 100 de pagini de amendamente, completări și noi reglementări), dacă ținem cont de faptul că documentul original, al rezoluției din 1974, avea 160 de file.

Nu vom mai stărui asupra acestei convenții, deoarece ea este în vigoare și cei din domeniul maritim o aplică zi de zi și, bineînțeles, o cunosc foarte bine, deoarece viața lor și a camarazilor lor, pe mare, depinde de conștiinciozitatea cu care o aplică.

Convenția asupra Regulilor Internaționale pentru Prevenirea Abordajelor pe Mare (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - COLREGs) este un alt document de maximă importanță pentru securitatea și siguranța maritimă al ***MSC***, devenind document de sine stătător și venind în sprijinul siguranței vieții omenești pe mare. Practic, este atât de important, încât cunoașterea sa, cum spune românul „ca pe apă”, este capitală, dar, aplicarea sa este vitală pentru a putea naviga în siguranță pe mare.

Mulți fac analogii cu circulația terestră și aeriană, dar complexitatea deplasării pe mare este marcată de un specific major: *evitarea*. Pe rutele terestre, pe cale ferată, există semnalizări și marcaje, iar în aer, culoare de zbor și plafoane de zbor și dirijare de la sol, dar în marea liberă, nu. Singurele locuri unde sunt semnalizări și marcaje, în mediul maritim, sunt canalele, strâmtorile, zonele de separare a traficului, radele porturilor și pasele de acces în porturi. Dar acestea sunt doar o foarte mică parte din mediul maritim unde se navigă, în rest fiind marea liberă, în vastitatea sa, cu multele sale necunoscute, cu multele sale pericole și amenințări, așa cum am arătat în capitolul II.

De aceea a fost atât de necesară existența unor reguli de navigație. Și de aceea marina are cele mai vechi reguli de deplasare, care se pierd în negura veacurilor și care s-au transformat în funcție de evoluțiile din mediul maritim și, în primul rând, de evoluția navelor, a metodelor și mijloacelor de navigație, a mijloacelor de propulsie și de comunicații.

Am prezentat principalele convenții care poartă amprenta *Maritime Safety Committee (MSC)*, dar mai sunt o serie de nouă convenții (**Fig.27**), care, fiecare în parte, are importanța sa.

Nu vom aborda aceste nouă convenții, deoarece ar presupune, numai o scurtă prezentare a fiecăruia, destule pagini. Ele pot fi studiate de pe site-ul *IMO*, pentru cei interesați în abordarea subiectului.

Fig. 27 Convenții ale IMO de competența MSC - Comitetului pentru Siguranță Maritimă
Sursa informațiilor: http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/ Default.aspx

III.2.2 Comitetul pentru Protecția Mediului Marin (Marine Environment Protection Committee - MEPC)

Acest comitet, desprins din *Maritime Safety Committee (MSC)*, a devenit, începând cu anul 1985, când din subcomitet a devenit comitet, o entitate de sine stătătoare ce a declanșat o adevărată revoluție în domeniu. Anterior, datorită activității sale ca subcomitet, a fost factorul principal în elaborarea *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973- MARPOL - Convenția Internațională privind Prevenirea Poluării de către Nave,* care devenise o necesitate presantă, deoarece, din păcate, navele actuale nu sunt niște entități ecologice, ci surse de poluare. Și nu numai navele. Tot ce funcționează în mediul marin este sursă de poluare și omul este generatorul acestei adevărate „maladii” a mediului maritim, din dorința de a

obține cât mai multe avantaje, dar lăsând în urma lui răni de mediu care, în unele cazuri, nu mai pot fi vindecate. Ori, activitatea acestui comitet constă în a găsi soluții și a reglementa de așa natură încât poluarea să fie redusă la minimul posibil. De aceea activitatea sa este mult mai intensă decât a altor comitete, lucrările sale desfășurându-se, de regulă, în două sesiuni pe an (74 sesiuni, până în prezent). A 75-a sesiune, care trebuia să aibă loc în martie-aprilie 2020, a fost anulată din cauza coronavirusului, cum, de altfel, au fost anulate și alte activități planificate de IMO pentru acest an.

Marine Environment Protection Committee (MEPC) - Comitetul pentru Protecția Mediului Marin „abordează problemele de mediu care intră în sfera de competență a IMO. Aceasta include controlul și prevenirea poluării cauzate de nave, care intră sub incidența *Tratatului MARPOL*, inclusiv a petrolului, a substanțelor chimice transportate în vrac, a apelor uzate, a gunoiului și a emisiilor provenite de la nave, inclusiv a poluanților atmosferici și a emisiilor de gaze cu efect de seră. Alte aspecte vizate includ gestionarea apelor de balast, sistemele antivelling (de deversare-n.n), reciclarea navelor, pregătirea și răspunsul la poluare, precum și identificarea zonelor speciale și a zonelor maritime deosebit de sensibile”[9].

Înainte de a aborda principalul document referitor la poluarea în mediul maritim, *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (as modified by the Protocol of 1978- MARPOL 73/78) - Convenția Internațională privind Prevenirea Poluării de către Nave, 1973, modificată prin Protocolul din 1978 – MARPOL 73/78* sau, mai pe scurt, așa cum este cunoscută, *MARPOL*, trebuie să arătăm faptul că mai există alte șapte documente importante (**Fig. 28**) referitoare la poluarea în mediul maritim care vin în sprijinul convenției principale, *MARPOL*, la care se adaugă și două documente referitoare la răspunderile și compensațiile în caz de poluare.

MARPOL, este documentul de bază care reglementează problemele de poluare în mediul maritim, de către nave și tot ce este asimilat cu termenul de navă. Evoluția sa este destul de interesantă, deoarece, deși nu intrase încă în vigoare, datorită accidentelor produse de mai multe petroliere în anii 1976-1977, apare Protocolul din anul 1978 , care, practic, a modificat convenția din 1973, noul document fiind, de fapt, o combinație între cele două, dar păstrând denumirea originală, din anul 1973. În 1997, a fost adoptat un protocol de modificare a convenției și a fost adăugată o nouă anexă VI, care a intrat în

[9] http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/Default.aspx

vigoare la 19 mai 2005. De asemenea, de-a lungul anilor au fost aduse mai multe amendamente și, în mod cert, se vor mai aduce.

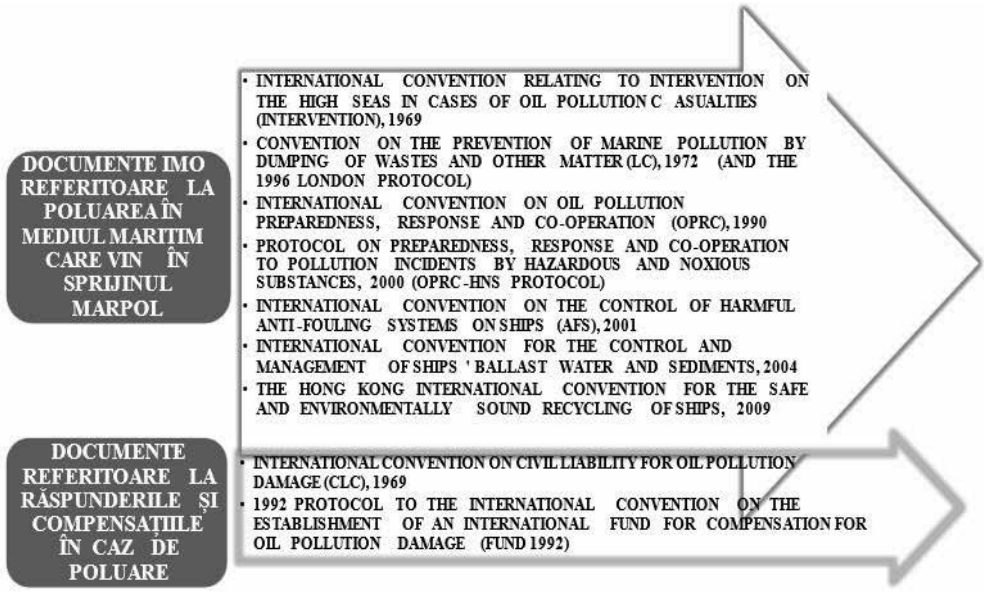


Fig. 28 Documente *IMO* referitoare la poluarea în mediul maritim care vin în sprijinul *MARPOL* și documente *IMO* referitoare la răspunderile și compensațiile în caz de poluare
Sursa informațiilor: IMO, http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx

Fiindcă tot am pomenit de anexe, acestea, practic, sunt documente de sine stătătoare, încorporate în *MARPOL* și care au intrat în vigoare în timp de 22 de ani, acoperind domenii noi și corectând prevederile mai vechi ale convenției, adaptându-le la dinamica realităților (**Fig. 29**)

Sunt foarte multe de spus despre activitatea *MEPC*, deoarece activitatea sa a evoluat și va evolua spre a acoperi toate problemele de mediu în ceea ce privește domeniul maritim, intrând, din ce în ce, în cât mai multe amănunte, pe de-o parte și ținând pasul cu noile provocări în domeniu generate de evoluțiile tehnologice din mediul maritim (noi construcții de nave, noi tehnologii, noi materiale, noi agenți și factori poluanți etc.), dar și evoluția biologică a mediului maritim și schimbările climatice aflate în dinamică. Deoarece nu ne-am propus o analiză și un istoric amănunțit ale acestui comitet, sperăm că cele prezentate până acum sunt suficiente pentru a se crea o imagine a ceea ce este și cu ce se ocupă acest comitet.

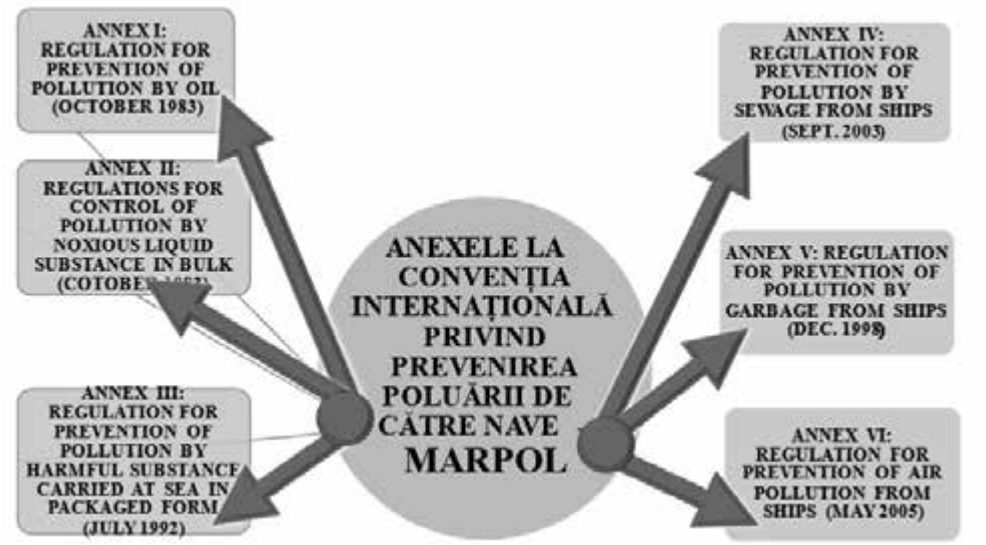


Fig. 29 Anexele la convenția MARPOL
Sursa informațiilor: http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx

De asemenea, această succintă prezentare a *IMO*, ca organizație emblematică a ONU în ceea ce privește securitatea maritimă, am dorit să fie o pledoarie pentru faptul că *IMO* este și necesară și eficientă și, mai ales, unică în domeniul securității și siguranței maritime prin puterea sa legislativă, structura sa organizatorică adaptată realității, oportunitate, consecvență, continuitate și capacitate de autotransformare și perfecționare. Dacă în alte domenii gestionate de ONU reușitele au fost parțiale sau, în unele cazuri, au fost anulate de eșecuri, nu același lucru s-a întâmplat și în cazul *IMO*.

Demn de semnalat, pentru cei ce doresc și simt nevoia de informare în domeniu, este existența publicației trimestriale *IMO News*, care are ca obiectiv, în principal, semnalarea modificărilor survenite în legislația maritimă, noile prevederi legislative apărute în domeniu, precum și semnalarea unor evenimente (simpozioane, conferințe, întâlniri etc.). Practic, este cel mai rapid mod de a lua la cunoștință despre pulsul vieții în domeniul maritim, fiind o sinteză foarte reușită a evenimentelor.

III.2.3 Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD)

O altă componentă a ONU, care are preocupări în domeniul securității și siguranței maritime este ***United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) - Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare***, care este un organ permanent al ONU, creat la 30 decembrie 1964 și care are sediul la Geneva.

Nu vom intra în amănunte privind structura acestui organ sau în poziționarea sa în cadrul ONU și ne vom limita, strict, la problemele ce țin de domeniul securității și siguranței maritime.

Un prim document al acestei componente a ONU, face scurte referiri la piraterie, prin prezentarea unor concluzii proprii asupra acestui fenomen, în sensul că actele de piraterie, așa cum sunt ele definite în *Convenția ONU asupra Dreptului Mării (Convenția de la Montego Bay -1982),* se pot produce îi în zona porturilor și în marea teritorială, implicând și bande terestre de răufăcători[10], iar incidența crescută a acestor acte de piraterie se manifestă în zonele cu trafic maritim intens, unde se manifestă o aplicare insuficientă a legislației, acest fapt fiind rezultatul unor cauze economice și sociale sau a unor zone de coastă extinse, care nu se află sub deplinul control al administrației centrale.[11]De remarcat este faptul că acest document, la care ne referim, *Review and Analysis of possible measures to minimize the occurrence of maritime fraud and piracy (Evaluarea și analiza posibilelor măsuri de minimizare a apariției fraudei maritime și a pirateriei)* , are un capitol, capitolul III, intitulat *„Review of The Activities of Others International Organizations"* (*Evaluarea activităților Altor Organizații Internaționale*) unde sunt prezentate, pe scurt, activitățile *IMO, International Chamber of Commerce/International Maritime Bureau – Camerei Internaționale de Comerț / Biroul Maritim Internațional* și al altor organizații regionale sau zonale, dar și concluzii interesante, validate de evoluțiile viitoare în domeniul securității și siguranței maritime. Astfel, referitor la *IMO,* se specifică faptul că "punerea în aplicare a convențiilor IMO și a altor instrumente internaționale adecvate privind siguranța maritimă poate contribui la acțiunea de prevenire pentru siguranța maritimă" [12]. Din lectura acestui document se vede clar că preocuparea acestei structuri a ONU, pe lângă componenta principală, cea economică, are în vedere și segmentul de siguranță, făcând referiri stricte la siguranța maritimă și nu la măsurile de securitate ce o generează. De asemenea, element foarte important, practic este primul document al unei organizații internaționale care sesizează faptul că " Termenul <<piraterie>> este frecvent utilizat într-un sens liberal, pentru a se referi la o gamă largă de acte violente pe mare, care nu corespund cu toate termenului în dreptul internațional"[13], dar și la faptul că nu este definit jaful armat pe mare,

[10] *** *Review and Analysis of possible measures to minimize the occurrence of maritime fraud and piracy*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, Ttrade and Development Board, Ad hoc Intergovernmental Group to consider Means of Combating all Aspects of Maritime Fraud, including Piracy, Geneva, 28 November 1983, Items 3 and 4 of the provisional agenda, paragraph 43, TD/B/C.4/AC.4/2, page 12

[11] *Ibidem*, paragraph 44, p. 12

[12] *Ibidem*, paragraph 50, p. 14

[13] *Ibidem*, paragraph 42, p. 12

sesizând, așa cum am arătat, că sunt acte violente și în porturi, rade și în limita apelor teritoriale.

Acesta este încă un argument la propunerea noastră ca toate aceste acte violente, indiferent unde se întâmplă, în domeniul maritim, să fie numite acte de tâlhărie în domeniul maritim.

În anul 2004, *UNCTAD* elaborează documentul *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments (Securitatea containerelor: inițiative majore și evoluții internaționale în domeniu)*, unde face referiri la documentele *World Custom Organization (WCO) - Organizația Mondială a Vămilor*[14] , *Internationasl Maritime Organization(IMO)*[15], *Uniunea Europeană*[16] și *Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) - Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare*[17], care abordează acest domeniu nou, dar extrem de important pentru comerțul mondial. Documentul, de asemenea, face referiri și la o serie de inițiative ale SUA, în domeniul securității containerelor care au un pronunțat caracter practic și care au determinat obținerea unor rezultate pozitive ceea ce a dus la creșterea siguranței transportului containerizat[18].

Un alt document important este cel din anul 2007, *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, care se referă la costurile și finanțarea implementării *Codului Internațional de Securitate pentru Nave și Facilitățile Portuare (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS)*, în care se face o amplă analiză a costurilor implementării acestuia și unde se arată că, paradoxal, costurile implementării sunt substanțial mai mari pentru porturile mai mici.[19]

Noi nu ne-am propus să analizăm costurile implementării acestui cod, deoarece documentul menționat mai sus este foarte bine documentat și edificator, ci ne vom opri numai asupra concluziilor privitoare la impactul implementării acestuia pentru entitățile implicate.

În acest scop, au fost lansate mai multe chestionare care s-au adresat unui număr semnificativ de respondenți, astfel ca, în final, să se poată

---

[14] *** *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, C. RELATED INTERNATIONAL DEVELOPMENTS: A BRIEF OVERVIEW, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1 26 February 2004, Paragraph 72-76, pp. 27-29

[15] *Ibidem*, Paragraph 77-100, pp. 29-37

[16] *Ibidem*, Paragraph 101-102, pp. 37-38

[17] *Ibidem*, Paragraph 102-107, pp. 38-39

[18] *Ibidem*, B. U.S. Initiatives, Paragraph 5-70, pp. 4-26

[19] *** *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1 14 March, 2007, p. 5

concluziona cât mai exact. Respondenții portuari au arătat în răspunsurile lor, în marea majoritate că acest cod, având un impact pozitiv global, a furnizat un mecanism de standardizare a securității în toate instalațiile aflate sub jurisdicția porturilor (**Fig. 30**), dar au fost și remarci negative, în sensul că presupune, totuși, costuri mari, iar, în unele cazuri (12%), răspunsurile au semnalat faptul că impactul este limitat din cauza costurilor.

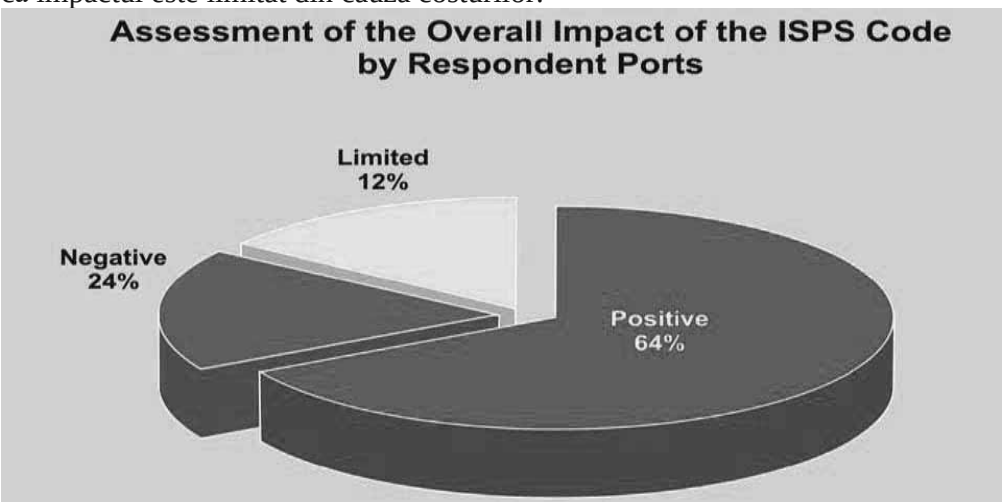


Fig. 30 Percepția porturilor asupra impactului global al codului ISPS
Sursa: *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1 14 March, 2007, paragraph 66, p. 26

Dacă respondenții portuari au avut cam ¾ răspunsuri pozitive și aceasta datorită costurilor pe care trebuie să le suporte, în schimb guvernele chestionate au avut o abordare mult mai pozitivă (**Fig. 31**) și aceasta deoarece cheltuielile de implementare a codului sunt suportate mult mai puțin de către entitățile guvernamentale, în unele cazuri nefiind suportate deloc. Bineînțeles că toate guvernele își doresc astfel de măsuri, mai ales că nu trebuie să cheltuiască prea mult, grosul cheltuielilor căzând în seama porturilor.

Un document de mare importanță pentru analiza noastră este și cel al studiului *UNCTAD* referitor la pirateria maritimă, elaborat în două părți (*Martime Piracy - Part I An overview of trends, costs and trade-related implications - Pirateria Martimă - Partea I O prezentare generală a tendințelor, costurilor și comerțului – implicații conexe* și *Maritime Piracy - Part II An overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy - Partea a II-a O prezentare generală a cadrului juridic internațional și a cooperării multilaterale pentru combaterea pirateriei*), elaborat în anul 2014.

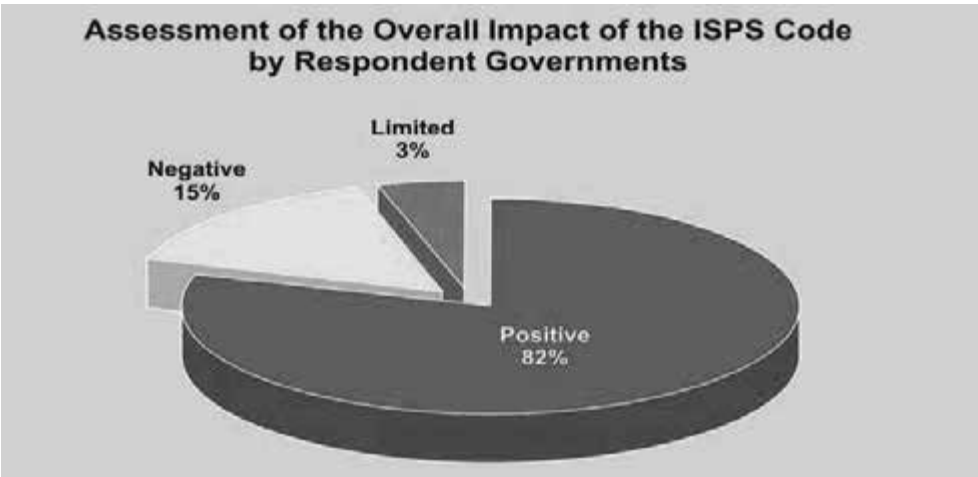


Fig. 31 Percepția guvernelor asupra impactului global al codului ISPS
Sursa: *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing,* Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1 14 March, 2007, paragraph 115, p. 38

Acest document este foarte puțin cunoscut, deși este foarte bine documentat și foarte util în ceea ce privește cunoașterea aprofundată și analiza unui fenomen foarte important pentru securitatea maritimă - pirateria maritimă. Noi vom folosi în continuare termenul de tâlhărie în domeniul maritim, în primul rând și datorită faptului că documentul nu se referă numai la piraterie, așa cum este inserat în titlu, ci la toate actele de tâlhărie din domeniul maritim, dar și pentru a fi consecvenți cu noi înșine.

Partea I a acestui document face o adevărată analiză economică a efectelor acestui fenomen, având în vedere pagubele economice pe care le produce, precum și costurile ce le implică lupta împotriva acestui fenomen. Acestea costuri sunt preluate din diferite documente, studii și rapoarte elaborate de instituții internaționale sau de către diferiți specialiști în domeniu, meritul autorilor de la *UNCTAD* fiind acela de a insera aceste date într-un document unitar, pe structuri de costuri (**Fig.32**), care să ofere o imagine complexă și completă, nu imagini secvențiale.

Acesta este singurul document care face o analiză globală a costurilor, majoritatea analizelor ocupându-se de descrierea fenomenului, a legislației în domeniu și a măsurilor și acțiunilor dedicate combaterii sale. Ori, orice analiză, oricât de elaborată ar fi, dacă nu prezintă și o abordare a costurilor, nu poate da o imagine completă nici asupra dimensiunii fenomenului și nici asupra efortului de combatere a acestuia. La aceste costuri principale, se adaugă și alte costuri secundare[20], cum ar fi cele legate de :

[20] Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Anila Premti și Jennifer Lavelle, *Maritime Piracy - Part I An overview of trends, costs and trade-related implications,* United Nations

- porturile aflate în zone afectate de actele de tâlhărie pe mare;
- transportul și tranzitul mărfurilor care vizează țările dezavantajate geografic (țările fără ieșire la Oceanul Planetar);
- comerțul global și regional;
- producția de energie, prețurile și securitatea acesteia;
- pescuit;
- turism;
- poluarea mediului;
- instalațiile submarine;
- culegerea de date meteorologice referitoare la vreme și climă

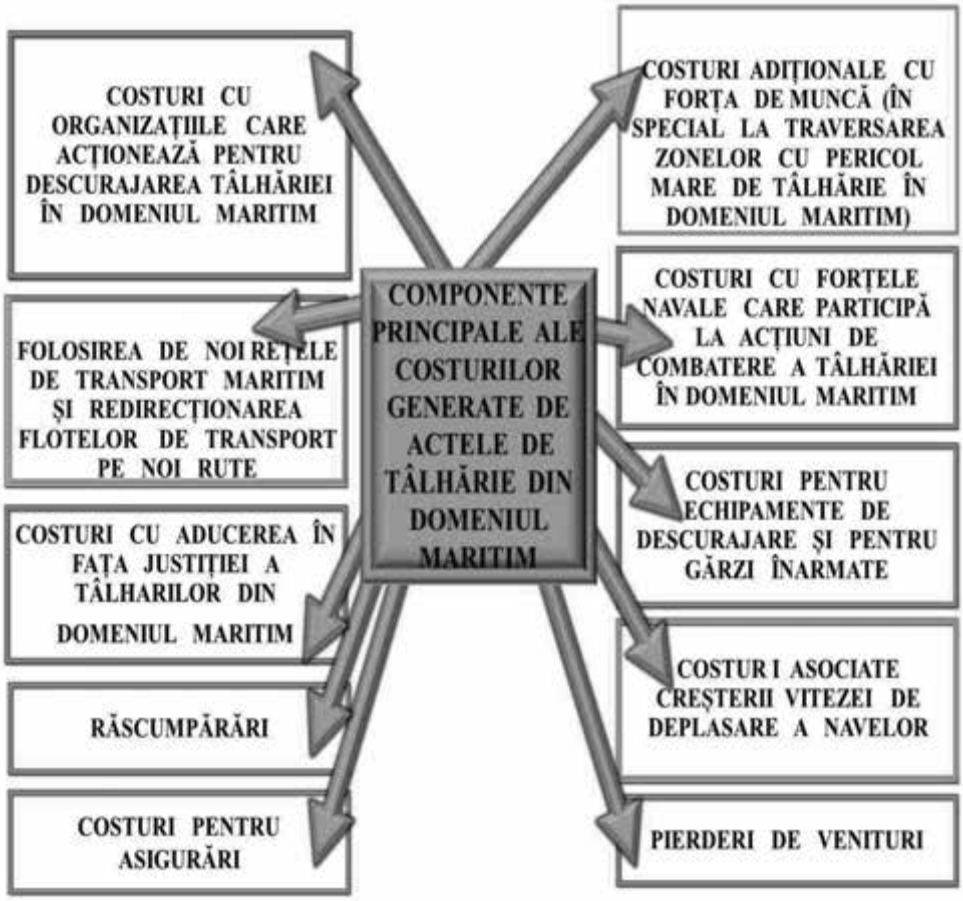


Fig. 32 Componentele principale ale costurilor generate de actele de tâlhărie din domeniul maritim

Sursa informațiilor: Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Anila Premti și Jennifer Lavelle, *Maritime Piracy - Part I An overview of trends, costs and trade-related implications*, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/DTL/TLB/2013/1, Studies in Transport Law and Policy–2014 No.1, Geneva, paragraphs 22- 77, pp.15-37

Aici sunt multe de spus, dar, pe parcursul analizei noastre am abordat și vom aborda multe dintre aceste aspecte, dar nu din punct de vedere al costurilor. De aceea prezentăm aceste documente ale *UNCTAD* care, cu toate că au multe lacune și abordări bazate numai pe cifre, nu și pe analiza profundă și profesionistă a cauzelor, din punct de vedere al costurilor sunt foarte bine fundamentate. Trebuie înțeles că *UNCTAD* nu se ocupă de teoretizarea și analizarea actelor de tâlhărie din domeniul maritim, care nu este domeniul său, ci de ceea ce se pricepe, adică analiza din punct de vedere economic.

Cu toate acestea, partea a II-a a studiului, *An overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy - O prezentare generală a cadrului juridic internațional și a cooperării multilaterale pentru combaterea pirateriei*, face o trecere în revistă a unor instituții, documente, programe, inițiative și acțiuni care au ca obiect lupta contra actelor de tâlhărie pe mare și nu vom insista asupra acestora, deoarece, pe parcursul lucrării noastre am prezentat și analizat aceste aspecte, nelimitându-ne numai la partea descriptivă, cum se face în acest document, ci abordând analitic subiectele în cauză.

Practic, aceasta a II-a parte are un strict caracter informativ, care se adresează celor din cadrul *UNCTAD*, pentru a se înțelege mai bine cadrul general în care se desfășoară analiza costurilor. Mai pe scurt, este o pledoarie gen „de ce și pentru ce avem anumite costuri”.

Oricum, documentele *UNCTAD* relevă două aspecte:

1. Actele de tâlhărie pe mare ne costă pe toți și
2. Combaterea acestor acte, care constă, în primul rând, în măsuri de securitate, pentru realizarea siguranței în domeniul maritim ne costă pe toți

Toată lumea știe acest lucru, însă *UNCTAD* face ceva în plus, așa cum arătam mai sus – ne spune cât ne costă.

III.3 Asociația Internațională de Semnalizare Maritimă (L’Association Internationale de la Signalisation Maritime) - AISM

Asociația Internațională de Semnalizare Maritimă L’Association Internationale de la Signalisation Maritime (AISM) sau ***International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Asociația Internațională a Autorităților în Domeniul Semnalizării de Navigație Maritimă și Farurilor) – IALA*** cum este cunoscută în traducerea inexactă, dar uzitată în limba engleză, înființată în anul 1957, este o asociație tehnică internațională non-profit care are ca scop sprijinirea „autorităților de navigație, producători, consultanți și institute științifice și de formare din toate părțile lumii și le oferă posibilitatea de a schimba și compara experiențe și

rezultate”[21]. Pentru cei din domeniu, am păstrat denumirea așa cum este tradusă pe site-ul *Autorității Navale Române*, deoarece este uzuală, deși nu exprimă traducerea exactă a denumirii în limba engleză a acestei asociații, dar respectă întocmai denumirea inițială, care a fost în limba franceză(și care este utilizată și acum). De asemenea, este și denumirea folosită de către *Direcția Hidrografică Maritimă*. Ținând cont de nevoile celor care navigă, de evoluțiile tehnologice și de cerințele în domeniu, au fost înființate o serie de comitete tehnice care reunesc experți din întreaga lume și, prin activitatea acestor comitete se urmărește dezvoltarea celor mai bune practici comune, prin publicarea de standarde *IALA*, recomandări, orientări și cursuri model, care au ca scop ca marinarii să aibă la dispoziție mijloace de semnalizare pentru navigație care să contribuie la „reducerea accidentelor maritime, la o mai mare siguranță a vieții și a bunurilor pe mare, precum și la protecția mediului marin”[22] .

Scopul *IALA* este de „a încuraja navigația sigură, economică și eficientă a navelor, prin îmbunătățirea și armonizarea semnalizărilor de navigație în întreaga lume și alte mijloace adecvate, în beneficiul comunității maritime și al protecției mediului”[23].

Acest scop este îndeplinit cu ajutorul funcțiilor *IALA* (**Fig. 33**)

Fig. 33 Funcțiile *Asociației Internaționale de Semnalizare Maritimă (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) – IALA*
Sursa informațiilor: *IALA BASIC Documents – Constitution,* Edition 5.0, Saint Germain en Laye, France, December 2020, p. 7

[21] https://www.iala-aism.org/about-iala/
[22] *Ibidem*
[23] https://www.iala-aism.org/about-iala/strategy-definition/

IALA, ca sa folosim acronimul în limba engleză (care este cel mai uzitat), are câteva sute de membri marcanți din toată lumea, printre care regăsim și *European Maritime Safety Agency (Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă) – EMSA* și *Direcția Hidrografică Maritimă* din România și are ca element de bază comitetele care, în mod specific acestei asociații, se înființează atunci se consideră că un subiect sau problemă tehnică, relevante pentru obiectivele *IALA*, necesită studii suplimentare, clarificări și discuții. Aceste comitete sunt constituite ca o comunitate internațională de experți în domeniile respective, care, de regulă, se întâlnesc de două ori pe an la sediul *IALA* din Saint Germain en Laye, Franța. Pentru perioada anilor 2018-2022 s-a aprobat ca să își desfășoare activitatea mai multe grupuri de lucru în cadrul a patru comitete prin abordarea unor probleme de actualitate privind semnalizarea maritimă. Aceste comitete sunt[24]:

1. Comitetul pentru management și cerințe pentru semnalizările de navigație – ARM;
2. Comitetul pentru asistență tehnică și sustenabilitate – ENG;
3. Comitetul pentru servicii și comunicații e-Navigație – ENAV;
4. Comitetul pentru servicii de trafic al navelor - VTS

De asemenea, activitatea asociației presupune elaborarea de standarde, recomandări, instrucțiuni, manuale, modele de cursuri, un dicționar IALA, rapoarte și dări de seamă, precum și alte publicații.

Un standard *IALA* face parte dintr-un cadru, a cărui punere în aplicare de către toate statele costiere va armoniza semnalizările de navigație la nivel mondial. Standardele *IALA* acoperă tehnologia și serviciile și nu sunt obligatorii.

La rândul lor, cele șapte standarde[25], fiecare în parte, sunt constituite de recomandări care pot fi: normative – care trebuie respectate și informative – care ar trebui respectate sau, mai bine zis, ar fi cazul să fie respectate, aceasta fiind cea mai exactă nuanță. De aceea trebuie acordată atenția necesară acestor formulări ale recomandărilor, prin înțelegerea exactă a sensului exact din limba engleză (Shall și Should).

Recomandările (până în prezent în număr de 101), grupate pe 13 categorii, în accepțiunea *IALA* pot fi inserate integral sau parțial într-un

[24] *** *IALA BASIC Documents – Constitution*, Edition 5.0, Saint Germain en Laye, France, December 2020, p.45

[25] https://www.iala-aism.org/product-category/publications/standards/

standard și, practic, specifică ce practici vor fi efectuate pentru a se conforma recomandării respective[26].

Instrucțiunile descriu modul de implementare a practicilor specificate în mod normal într-o recomandare, fiind grupate pe 14 categorii[27].

La acestea, se adaugă și celelalte lucrări specificate mai sus, dintre care, foarte important este *International Dictionary of Marine Aids to Navigation – Dicționarul Internațional al Semnalizărilor Maritime pentru Navigație*, o lucrare de 2.795 de pagini, cu descrierea tuturor termenilor specifici din domeniu, precum și o listă de acronime[28].

Cea mai importantă realizare a *IALA*, este, fără îndoială, cunoscutul sistem de balizaj (de fapt, cele două sisteme de balizaj: sistemul de balizaj A și sistemul de balizaj B (**Fig. 34**)

Fig. 34 Sistemele de balizaj ale IALA (AISM)
Sursa: https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/maritime-security-surete-maritime/aids-aides-navigation/page07-fra.html

Nu vom intra în detalii ale acestui subiect – balizajul, deoarece este cunoscut de către cei ce lucrează în domeniu, iar pentru cei care nu sunt în domeniu ar presupune o descriere mai amplă și care poate genera mai multe nelămuriri, fiind vorba de o problemă de strictă specialitate – navigația. Cei ce

[26] https://www.iala-aism.org/product-category/publications/recommendations/
[27] https://www.iala-aism.org/product-category/publications/guidelines/
[28] https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Main_Page

doresc să aprofundeze subiectul, în mod cert vor găsi sursele de informare necesare.

III.4 Asociația Internațională a Căpitanilor de Porturi (International Harbour Masters' Association)

International Harbour Masters' Association (Asociația Internațională a Căpitanilor de Porturi) este organismul profesional al celor care au responsabilitatea desfășurării în siguranță, securitate, eficiență și ecologice a operațiunilor marine în apele portuare din peste 50 de țări[29].

Asociația are rolul de a facilita schimbul de experiență între căpitanii de porturi, având ca scop principal creșterea nivelului de securitate și a siguranței în porturi, dar și alte subiecte ce țin de activitatea specifică a căpitanilor de porturi.

În figura de mai jos (**Fig. 35**) sunt prezentate trei dintre domeniile de activitate ale căpitanilor de port, deoarece primul domeniu este definitoriu pentru poziția căpitanului de port și deci pentru nivelul său de autoritate, iar celelalte două domenii – securitatea și siguranța sunt strâns legate între ele și fac obiectul nostru de studiu. Si celelalte domenii – mediul, gestionarea situațiilor de urgență, *VTS (Vessel Traffic Services- Serviciile de Trafic al Navelor)* și optimizarea escalelor în porturi (*Port Call Optimisation*) au legătură cu securitatea maritimă, în diferite proporții, dar nu sunt domenii exclusive de securitate și siguranță maritimă și din acest motiv nu le-am abordat. Alt motiv este acela că aceste domenii, în componenta lor de securitate maritimă le vom aborda pe parcursul lucrării și, în final, vom avea și o imagine concludenta a acestora, mai ales în ceea ce privește atribuțiile.

Probabil, unii cititori, dar în mod cert nu cei care activează sau au activat în domeniul naval, se întreabă de ce am prezentat și această *International Harbour Masters' Association (Asociație Internațională a Căpitanilor de Porturi)*, între organizațiile și asociațiile care au ca preocupare securitatea maritimă și avem două argumente:

1. Căpitanii de porturi (indiferent de rangul lor și aria de responsabilitate) sunt principalii factori de decizie în materie de securitate portuară atât în ceea ce privește activitatea portuară propriu zisă, cât și navigația în zonele lor de responsabilitate;

[29] https://www.harbourmaster.org/

2. *International Harbour Masters' Association* are statutul de observator al IMO

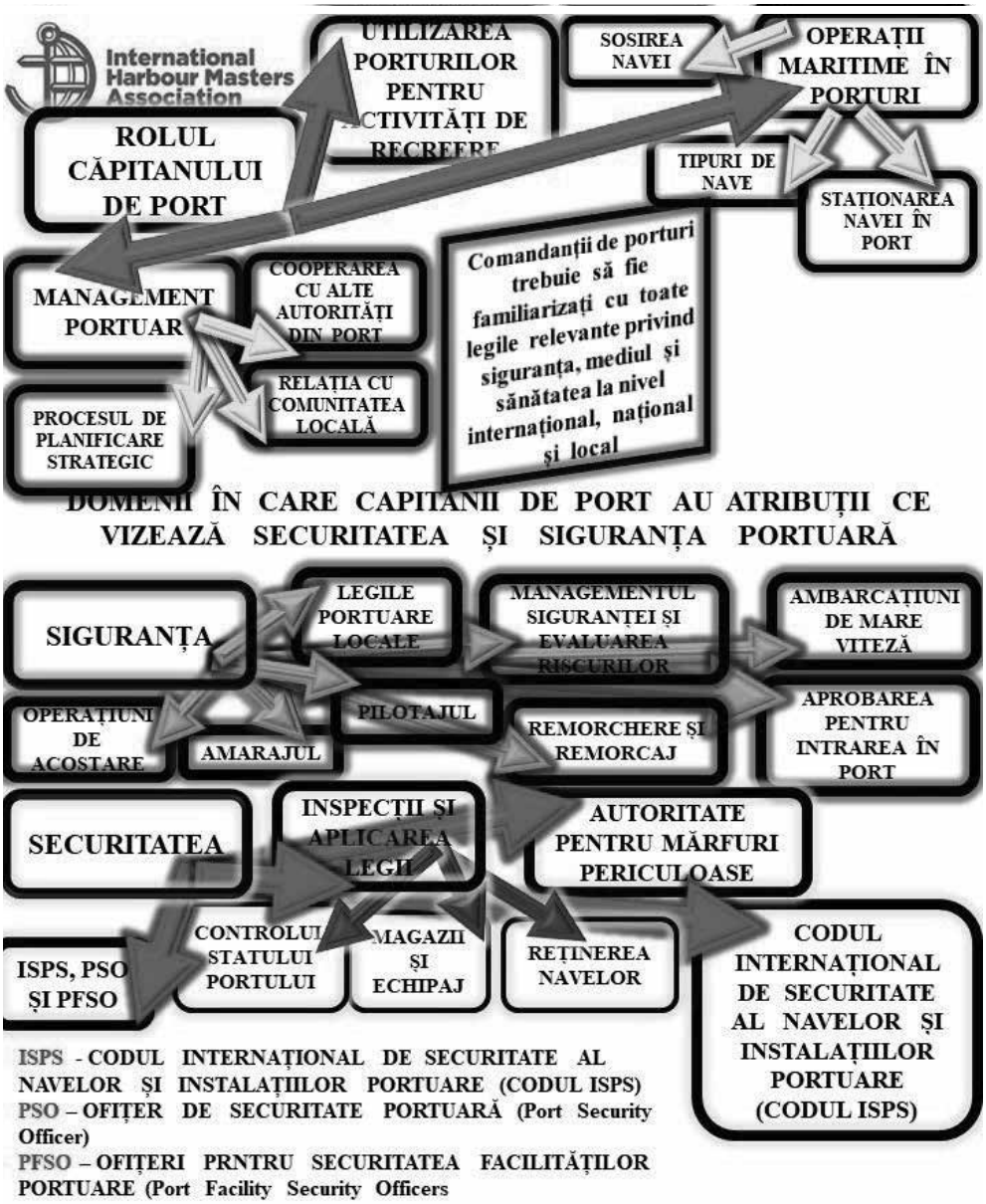


Fig. 35 Domenii în care căpitanii de porturi au atribuții care vizează Securitatea și siguranța portuară

Sursa informațiilor: https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/role-of-harbour-master; https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/security; https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/safety

III.5 Camera Internațională de Comerț (International Chamber of Commerce - ICC)

International Chamber of Commerce - Camera Internațională de Comerț (ICC) este o organizație care, în anul 2019, a împlinit 100 de ani de existență și care reprezintă peste 45 de milioane de companii din peste 100 de țări, cu misiunea și deviza „de a face afacerile să funcționeze pentru toată lumea, în fiecare zi, oriunde."[30]Pe lângă activitățile specifice, urmare a dezvoltării transportului maritim și a problemelor generate de această activitate, în anul 1981, ia ființă ***International Maritime Bureau (IMB) - Biroul Maritim Internațional*** care este o divizie specializată *ICC,* funcționând ca o organizație non-profit, cu scopul de a acționa împotriva tuturor tipurilor de criminalitate maritimă și rea practică pe mare, specialiști de marcă în domeniul problemelor din domeniul maritim considerându-l un adevărat „câine mondial de pază"[31] al acestui domeniu. De aceea, după această succintă prezentare a *ICC,* vom analiza mai pe larg activitatea *International Maritime Bureau (IMB)* și, ulterior, a componentei sale *IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC) – Centrul de Raportare a Pirateriei* al *Biroului Maritim Internațional*.

Încă de la apariția sa, această structură din cadrul *International Chamber of Commerce (ICC)* a fost considerată un instrument important în lupta împotriva criminalității și relelor practici pe mare. Astfel, IMO, prin *Rezoluția* sa *A 504 (XII) (5)* și *(9)* adoptată la 20 noiembrie 1981, a îndemnat, printre altele, guvernele, pe toți cei interesați și organizațiile, să coopereze și să facă schimb de informații între ele și cu *IMB* în vederea menținerii și dezvoltării unei acțiuni coordonate în combaterea delictelor din domeniul maritim.

În timp, eficiența acestui organism s-a dovedit extrem de prodigioasă și benefică, fiind un adevărat protector al vieții și activității pe mare.

Pe lângă diferite activități care vizează activitatea în domeniul maritim, cum ar fi efectuarea de investigații, urmărirea activelor, preluarea cazurilor de fraudă sau furt al încărcăturii și cercetarea acestora, urmărirea navelor etc., biroul desfășoară și o serie de activități care vizează securitatea și siguranța maritimă. Una dintre aceste activități, desfășurată de către birou, este căutarea și urmărirea navelor care au fost deturnate sau care operează ca nave fantomă, scopul final fiind returnarea navelor către proprietarii de drept.

Totuși, cea mai importantă componentă a *IMB,* în ceea ce privește securitatea maritimă, este ***IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC) - Centrul***

---

[30] https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/

[31] Vijay Sakhuja, *Security threats and challenges to maritime supply chains*, Disarmament Forum, Maritime Security, two 2010, United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR), Geneva, July 2010, p. 5

de Raportare a Pirateriei, care are sediul la *Kuala Lumpur*, entitate născută din nevoia acută ca actele de tâlhărie pe mare să nu fie tergiversate sau ignorate de autoritățile din diferite țări, deoarece nu convenea să se afle că există probleme în zona lor de jurisdicție din domeniul maritim.

Practic, acest centru, înființat în anul 1992, a fost un fel de anticorp al transportului pe mare împotriva tâlhăriei din domeniul maritim și singura entitate mondială unde comandanții de nave, armatorii și, în general, toți oamenii mării se pot adresa, în orice moment, în cazul când sunt victime ale actelor de tâlhărie în domeniul maritim sau sunt martorii unor astfel de evenimente.

Centrul de la *Kuala Lumpur* nu se rezumă numai la a colecta informații, ci el însuși este furnizor de informații către toate entitățile care activează în domeniul maritim, către organele de impunere a legii și către organizațiile internaționale cu atribuții în domeniul maritim. Mai mult, emite rapoarte, statistici și recomandări, extrem de folositoare, mai ales comandanților de nave comerciale, armatorilor, dar și forțelor angajate în combaterea actelor de tâlhărie din mediul maritim.

Activitatea *IMB PRC* este mult mai complexă (**Fig.36**) decât se crede, fiind sursa de informații cea mai credibilă în domeniu și baza informativă a tuturor documentelor elaborate, măsurilor luate și activităților desfășurate de organizații mondiale, cum ar fi IMO sau de către alte diferite organizații și instituții internaționale, zonale sau naționale din domeniul maritim sau a căror activitate este dependentă, într-o măsură sau alta, de mediul maritim.

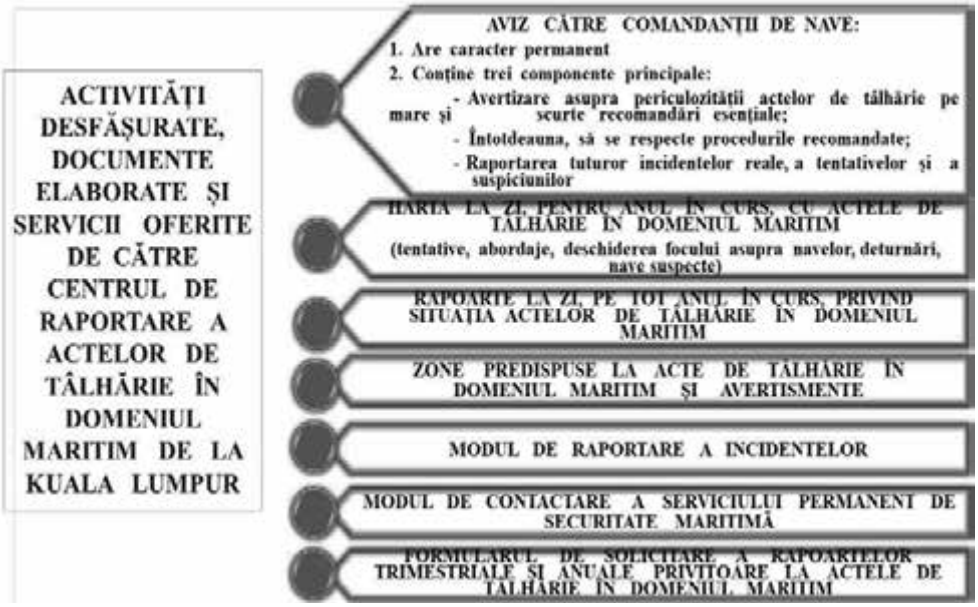


Fig. 36 Activități desfășurate, documente elaborate și servicii oferite de către *Centrul de Raportare a Actelor de Tâlhărie în Domeniul Maritim*, de la Kuala Lumpur

Sursa informațiilor: IMB Piracy Reporting Centre

III.6 Camera Internațională de Transport Maritim - International Chamber of Shipping (ICS)

Sunt puțini cei din afara domeniului maritim care știu de existența aceste organizații internaționale, dar și destui dintre cei care lucrează în domeniul maritim care nu știu și, mai ales, nu multă lume cunoaște preocupările acestei organizații în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă. De aceea, ne-am propus să facem o scurtă incursiune în activitatea *International Chamber of Shipping (ICS)*, bineînțeles, cu predilecție pentru subiectul nostru, adică securitatea maritimă.

*ICS***,** cu sediul la Londra, datează din anul 1921 și este principala asociație comercială internațională pentru armatorii și operatorii comerciali din domeniul maritim, reprezentând peste 80% din flota comercială mondială. De asemenea, este organ consultativ al *IMO*, care este agenția ONU responsabilă cu siguranța vieții omenești pe mare și protecția mediului marin.

Cel mai important aport al *ICS*, în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă, este cel al studiilor și publicațiilor pe care aceasta le pune la dispoziție tuturor celor interesați.

Cele mai importante titluri în acest domeniu, sunt:

1. Engine Room Procedures Guide - Ghidul Procedurilor din Sala Mașinilor, care „oferă orientări cu privire la procedurile din sala mașinilor, cu scopul de a se asigura că sălile motoarelor navelor sunt exploatate și gestionate în condiții de siguranță, protejând, în același timp, mediul”[32]. Acest ghid, printre altele, are un capitol intitulat S*afety of the ship - Siguranța Navei*, dedicat, în exclusivitate siguranței navei și un alt capitol, *Pollution control – Controlul Poluării* care se referă la combaterea poluării în domeniul maritim;

2. *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) – Ghid Internațional pentru Siguranța Tancurilor Petroliere și terminalelor Petroliere*, lucrare aflată la a șasea ediție, a fost publicat pentru prima dată în anul 1978, prin combinarea *Oil tanker safety guide - Ghidului de Siguranță a Petrolierelor* publicat de *ICS* și *International Guide to the Safety of Oil Tankers and Terminals - Ghidul internațional de siguranță a petrolierelor și terminalelor*, publicat în numele *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF*) - *Forumul Maritim Internațional al Companiilor Petroliere*. Și aici avem un capitol dedicat în exclusivitate securității maritime, intitulat *Maritime*

[32] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=46

Security and the link to both the International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS) and industry's maritime security management (BMP) best practices - Securitatea maritimă și legătura atât cu Codul internațional de securitate a navelor și a instalațiilor portuare (ISPS), cât și cu cele mai bune practici de gestionare a securității maritime ale industriei[33], în care, așa cum arată și titlul, sunt însumate cele mai bune practici în domeniu;

3. *Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code - Orientări privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) al IMO* [34], este o altă lucrare valoroasă, aflată la a cincea ediție și care este dedicată, în totalitate, problemelor de implementare eficientă a *IMO International Security Management Code - Codului Internațional al IMO de Management al Securității*, dar și a *Safety Management Systems (SMS) - Sisteme de management al siguranței*, care se aplică în domeniul aviației, pentru siguranța operațiilor ce implică colaborarea cu aviația. Lucrarea se adresează tuturor celor care lucrează în domeniul maritim și este recomandată să existe în permanență la bordul tuturor navelor;

4. *Cyber Security Workbook for On Board Ship Use - Manual de securitate cibernetică pentru utilizarea la bordul navei*, este un ghid practic, simplu și ușor de înțeles pentru a sprijini comandantul și echipajul navei cu gestionarea riscurilor de securitate cibernetică[35]. Lucrarea se adresează, totodată și armatorilor, administratorilor de nave, porturilor și compartimentelor IT ale acestora și prezintă pe larg elemente de orientare detaliate în ceea ce privește securitatea cibernetică, apărarea și răspunsul la atacurile cibernetice. De asemenea, conține liste de verificare complete pentru a se putea gestiona eficient și la timp securitatea cibernetică la bordul navelor;

5. *Drug Trafficking and Drug Abuse On Board Ship - Traficul de droguri și abuzul de droguri la bordul navei* [36] este, în opinia noastră, o lucrare capitală, deoarece abordează o mare amenințare și un mare pericol pentru securitatea maritimă. Faptul că se află la a cincea ediție, arată clar valoarea acestei lucrări pentru securitatea maritimă. Consumul de alcool și de droguri de către membrii echipajelor navelor și, prin extensie, de către cei care lucrează în domeniul maritim poate genera catastrofe. De aceea semnalăm importanța acestei lucrări, în care fiecare capitol (**Fig. 37**) este o lucrare în sine, un subiect de maximă actualitate, care trebuie analizat și rezolvat.

---

[33] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=47
[34] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=43
[35] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=44
[36] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=23

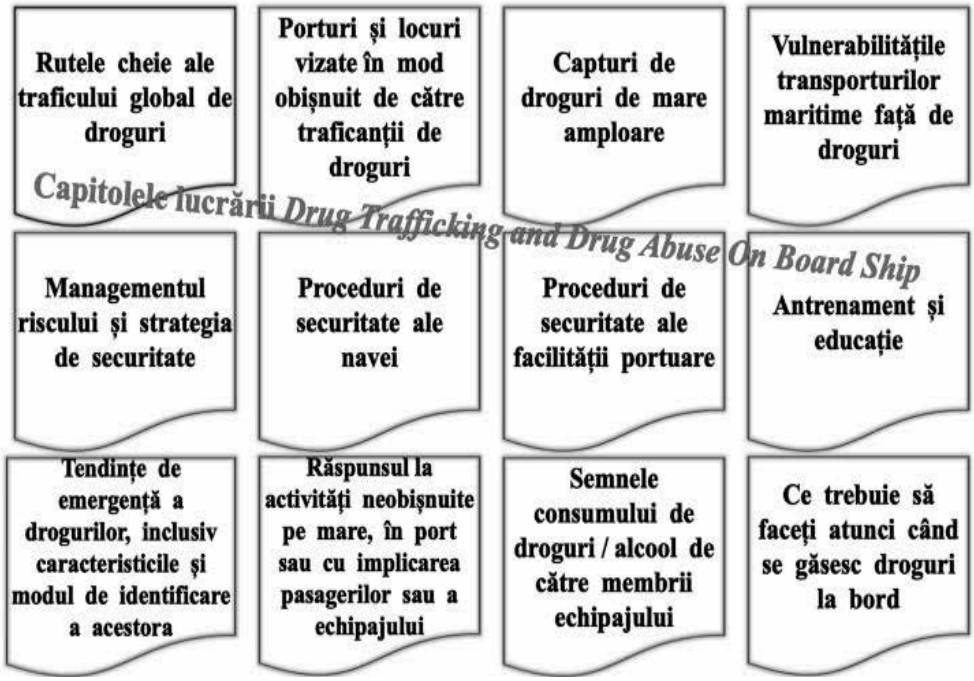


Fig. 37 Capitolele lucrării *Drug Trafficking and Drug Abuse On Board Ship*
Sursa Informațiilor: https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=23

6. *Tanker Safety Guide: Liquefied Gas – Ghid privind Siguranța Tancurilor: Gazul Lichefiat*, lucrare aflată la a treia ediție, are ca subiect securitatea navelor care transportă gaz lichefiat, fiind un adevărat ghid de bune practici pentru cei ce lucrează în domeniu. De asemenea, este o lucrare care se recomandă, în mod expres, să se afle la bordul unor astfel de nave;

7. *Safe Transport of Containers by Sea: Guidelines on Best Practices – Transportul în Siguranță al Containerelor pe Mare: Instrucțiuni pentru Cele Mai Bune Practici*, așa cum arată și titlul, oferă o orientare spre cele mai bune practici în transportul containerelor pe mare, oferită, prin colaborare, de către *ICS* și *World Shipping Council (WSC),* acesta din urmă fiind un grup de vârf în transportul programat al containerelor, care funcționează după un program similar cu al ferry-boat-urilor, având date, ore și itinerarii fixe. Așa cum se arată în prezentarea acestei lucrări, „intenția este de a oferi consiliere cu privire la toate activitățile care au o influență directă asupra siguranței navelor și a încărcăturilor acestora, precum și asupra reducerii riscurilor la adresa vieții echipajelor navelor și a altor membri ai personalului din lanțul de transport.”[37];

[37] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=6

8. Maritme Security: Guidance for Ship Operators on the International Maritime Organization (IMO) International Ship and Port Facility (ISPS) Code - Securitatea Maritimă: Orientări pentru Operatorii de Nave cu privire la Codul Organizației Maritime Internaționale (IMO) privind Navele și Instalațiile Portuare Internaționale (ISPS) [38], apărută în anul 2003, urmărește două aspecte :

- A oferi sprijin companiilor pentru punerea în aplicare în mod eficace Codul Internațional de Securitate a Navelor și Instalațiilor Portuare (ISPS) și
- Pentru a evita perturbarea operațiunilor lor din cauza unei eventuale neconformități

9. Peril at Sea and Salvage: A Guide for Masters - Pericolul pe Mare și Salvarea: Un Ghid pentru Comandanți, care, în 1998 a ajuns la a cincea ediție, este un ghid care „oferă informații pentru a ajuta comandanții în luarea deciziilor atunci când se confruntă cu o situație periculoasă”[39]. Ghidul este, în special, în ajutorul celor ce transportă petrol și gaze, dar o mare parte din sfaturi este adecvată și pentru alte tipuri de nave;

10. Un ghid extrem de important este și *Model Ship Security Plan – Model de Plan de Securitate a Navei*[40], care este destinat pentru elaborarea planurilor lor de securitate a navei (*Ship Security Plans-SSP*), în conformitate cu prevederile *Codului ISPS*, acoperind toate cerințele relevante ale *SOLAS* și ale *Codului ISPS* legate de *SSP*.

Acestea ar fi principalele lucrări elaborate de *International Chamber of Shipping (ICS)* și am ținut să le prezentăm, deoarece, pe de o parte este necesară cunoașterea lor pentru toți cei care lucrează în domeniul maritim, iar, pe de altă parte, sunt de un real ajutor, atât pentru armatori, operatori maritimi, comandanți și ofițeri maritimi, dar și pentru echipaje și lucrătorii portuari.

ICS editează, în fiecare an, o publicație, *Annual Review*, care este o trecere în revistă a principalelor probleme din domeniul maritim și care alocă o parte din cuprinsul său problemelor de securitate maritimă.

Numărul din anul 2019, de exemplu, cuprinde o serie de titluri care abordează acest subiect, după cum urmează: *UN Law of the Sea Implementing Agreement – Acordul de Implementare a Legii Mării a ONU*[41]; *Piracy and Violence: Addressing an Unacceptable Problem - Pirateria și Violența: Abordarea unei Probleme Inacceptabile* [42]; *Mediterranean Migrant Rescue*

---

[38] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=7
[39] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=29
[40] https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=8
[41] *** *UN Law of the Sea Implementing Agreement*, International Chamber of Shipping, Annual Review, 2019, pp. 24-27
[42] *Ibidem*, pp. 28-29

Crisis – Criza Salvării Migranților în Marea Mediterană[43]; *Lifeboat Safety – Siguranța Bărcilor de Salvare*[44]; *Seafarers and Digital Disruption – Navigatorii și perturbarea Digitală*[45]; *Defending the Global Pollution Liability Regime- Apărarea Regimului Global de Răspundere privind Poluarea*[46]; *Confronting Corruption - Confruntarea cu Corupția* [47].

Am prezentat aceste două organizații internaționale pentru a face cunoscut faptul că preocupările pentru securitatea maritimă nu sunt numai ale ONU, prin IMO, sau, cum vom vedea, ulterior, al UE și NATO, ci și al multor organizații internaționale care își desfășoară activitatea în domeniul maritim și care doresc să contribuie la stabilirea și realizarea măsurilor de securitate maritimă, cu scopul îmbunătățirii siguranței în domeniul maritim, fiind direct interesate în acest demers.

În afară de aceste organizații, există o multitudine de organizații continentale, zonale și naționale care se preocupă pentru problemele de securitate maritimă, acțiunile acestora fiind de mai mică anvergură și limitate la posibilitățile pe care le are fiecare în parte.

III.7 Uniunea Europeană (UE)

III.7.1 De la politica maritimă la strategia de securitate maritimă

Uniunea Europeană este unul dintre principalii actori politici ai lumii, structurându-și o politică proprie, amplă și multidimensională, care să răspundă provocărilor lumii moderne, pentru integrarea în dinamica acesteia, pe de-o parte și, pe de altă parte, să răspundă cerințelor sale proprii, generate de particularitățile sale interne, dar și de caracterul său de structură complexă, dar unitară. Particularitățile sale derivă din suma particularităților entităților componente și aducerea acestora la același numitor este un demers dificil și de durată. Una dintre particularitățile sale este ieșire sa la Oceanul Planetar și abordarea unitară a problemelor din domeniul maritim, între care și securitatea maritimă.

Pentru început, să vedem cum este poziționată Uniunea Europeană în domeniul maritim, pentru a putea avea o imagine de ansamblu a dimensiunii și particularităților de existență și acțiune a acestei structuri politico-economice multinaționale în contextul Oceanului Planetar, în toată complexitatea și multidimensionalitatea acestuia.

---

[43] *Ibidem*, pp. 42-43
[44] *Ibidem*, pp.48-49
[45] *Ibidem*, p. 51
[46] *Ibidem*, pp. 52-54
[47] *Ibidem*, p.63

Lungimea coastelor Uniunii Europene este de aproximativ 53.000 Km., situând-o pe locul trei în lume, după Canada și Indonezia. Înainte de ieșirea din UE a Marii Britanii, Uniunea Europeană ocupa locul doi în lume ca lungime a coastelor, cu o lungime de aproximativ 65.500 Km. Unele surse acreditează ideea că, practic, înainte de ieșirea Marii Britanii din UE, lungimea coastelor ar fi fost undeva la 68.000 Km. din totalul de 89,000 Km. al coastelor Europei[48], dar, din cauza faptului că există destul de multe erori în datele statistice și în măsurători, putem avea doar o imagine aproximativă, nu una exactă. Oricum, aceste date sunt suficiente pentru a ne forma o imagine asupra dimensiunii geografice a domeniului maritim al UE, la care putem adăuga și faptul că UE are 764 de porturi mari și mai mult de 1200 de porturi comerciale[49], dintre care 329 sunt considerate porturi cheie, datorită importanței lor[50], iar cantitatea brută medie de mărfuri manipulate prin porturile Uniunii Europene este de 8,1 tone/locuitor, România fiind pe penultimul loc, după Polonia, cu 2,4 tone/locuitor[51].

O astfel de dimensiune, dar și presiunea exercitată de factorul economic, determină, în mod automat și o reacție la nivel instituțional care, evident, trebuie să capete forma unei politici în domeniu.

Începând cu anul 2006, apare primul document ce se dorește a fi o etapă premergătoare a politicii UE în domeniul maritim, ***Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas <<How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean>> - Către o viitoare politică maritimă a Uniunii: O viziune europeană pentru oceane și mări <<Cum este nepotrivit să numim această planetă Pământ atunci când este destul de clar Ocean>>,*** cunoscut sub numele de ***Green Paper – Cartea Verde***, în care, așa cum se arată, încă de la început, „nu caută să ofere toate răspunsurile, ci să pună cele mai corecte întrebări”[52] Practic, răspunsurile la aceste întrebări (**Fig. 38**) ar fi condus la conturarea unei politici în domeniul maritim, dar după cum vom vedea, nu prea a fost așa, datorită activității inconsecvente a UE în acest domeniu.

---

[48] French, V., Chu, N.-C., Santoro, F., Sousa Pinto, I., Borges, D., McDonough, N.(2015) *Review of Ocean Literacy in European Maritime Policy*. EU Sea Change Project

[49]https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/publications/eu-maritime-security-strategy-risk-management-facts-04_en.pdf

[50] https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en

[51] ****Maritime ports freight and passenger statistics*, EUROSTAT, 2018 (actualizare făcută în martie 2020)

[52] *** *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas <<How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean>>*, Office for Official Publications of the European Communities, 2006, ISBN 92-79-01825-6, p.3

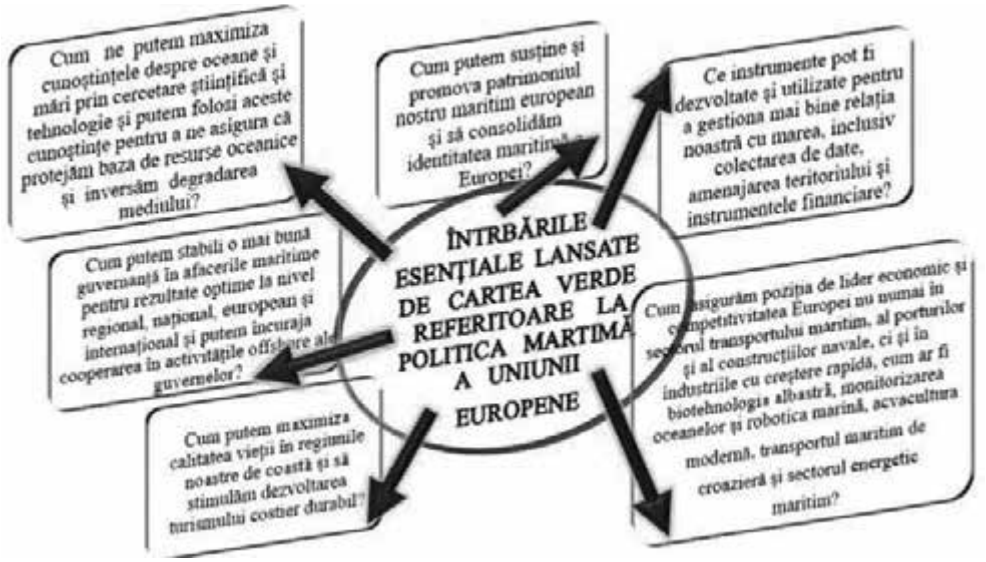


Fig. 38 Întrebările esențiale lansate de Cartea Verde, referitoare la politica maritimă a Uniunii Europene

Sursa Informațiilor : *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas:How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean*, Office for Official Publications of the European Communities, 2006, ISBN 92-79-01825-6, p.3

Practic, toate aceste documente au o mare problemă și anume faptul că sunt elaborate de specialiști în toate și cunoscători în nimic. Niciunul dintre cei care sunt enumerați ca părinții acestui document nu au vreo legătură profesională cu domeniul maritim. Ca peste tot, se crede că politicile sunt atributul politicienilor, că de aia se cheamă politici, dar adevărul, realitatea, demonstrează că dacă politicianul nu are asistența unor somități în domeniul abordat, nu pot produce decât vorbe și maculatură. Și asta se întâmplă nu numai la UE, dar și la alte instituții internaționale, iar la noi acest fapt este o constantă a vieții politice naționale, unde politicienii sunt, automat, experți în toate.

Experți fără studii și fără expertiză. În schimb, în jurul lor au o armată de creatori de fraze, sintagme, expresii și studii care sună, dar nu răsună, deoarece nu au conținut – lipsește substanța, ideea, logica.

Așa se întâmplă și cu acest document care, pe lângă multe lipsuri, are și una esențială: nu pomenește mai nimic de securitatea maritimă, aceasta, împreună cu siguranța maritimă fiind pomenite într-o mică secțiune dintr-un subcapitol al capitolului 3, unde avem o înșiruire de fraze inutile, gen „monitorizarea apelor UE implică resurse considerabile” sau „asigurarea siguranței și securității pe mările noastre necesită cooperare internațională”[53].

[53] *Ibidem*, p. 29

Adică ceva în genul „apa este udă”. Dar, să punem asta pe seama faptului că securitatea maritimă, la acea dată era o problemă puțin abordată și, în același timp, și foarte puțin gestionată peste tot în lume, nu numai în Europa.

Totuși, este trasă o concluzie care, practic este rezultatul realității, nu al cine știe cărei gândiri profunde, și anume că „nu ne mai putem permite să luăm în considerare oceanele și mările pe o bază pur sectorială. Provocarea pentru noi este de a explora modul în care interacționează diferite politici maritime sectoriale și modul în care acestea pot fi combinate pentru a se completa reciproc și pentru a crea sinergii, având în vedere că toate acestea se referă la aceeași resursă de bază: oceanul unic al lumii”[54]

Pe tot parcursul acestui document sunt inserate în jur de 60 de întrebări care vizează o viitoare politică maritimă a UE, unele dintre ele extrem de importante, cum ar fi: „Poate UE să adauge valoare numeroaselor inițiative naționale, locale și private care există deja în domeniul maritim?”[55]; „Ce măsuri suplimentare ar trebui să ia UE pentru a atenua efectele și a se adapta la schimbările climatice din mediul marin?”[56]; „ Cum poate fi inversată scăderea numărului de europeni care intră în anumite profesii maritime și cum se asigură siguranța și atractivitatea locurilor de muncă?”[57], dar și întrebări ridicole, gen: ”Ar trebui dezvoltată o rețea europeană de cercetare maritimă?”[58]

Nu vom zăbovi prea mult asupra acestui document care, de fapt, deși a avut ca scop „să lanseze o dezbatere despre o viitoare politică maritimă pentru UE care tratează oceanele și mările într-un mod holistic”[59], a fost dat, deja, uitării și nici măcar nu mai figurează în arhiva de documente a UE. În mod cert, datorită slabei sale valori. Dar, pentru noi, constituie un reper cronologic. Și chiar a declanșat discuții. Astfel, de exemplu, o importantă organizație internațională, *Sail Training International*, a dat un răspuns la acest document, care, pe lângă o de înțeles pledoarie *pro domo*, face și remarci la probleme esențiale, cum ar fi că „Sail Training International și membrii săi sprijină noțiunea de politică maritimă integrată, dar nu în sensul unei politici universale; sectoarele individuale au caracteristici speciale care vor avea în continuare nevoie de abordări de politică sectorială”[60].

Anul următor, 2007, este marcat de documentul elaborat de *Comisia Comunităților Europene* și intitulat „O politică maritimă integrată pentru

[54] *Ibidem*
[55] *Ibidem*, p. 7
[56] *Ibidem, p. 19*
[57] *Ibidem*, p. 22
[58] *Ibidem*, p. 15
[59] *Ibidem, p. 5*
[60] **** Sail Training International response to Green Paper on a Future Maritime Policy for the EU Published 7 June 2006 by the European Commission “Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas”*, Hampshire, United Kingdom, 27 June 2007, p. 5

Uniunea Europeană", care este prezentat sub forma unei comunicări către *Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European* și *Comitetul Regiunilor* și cunoscut sub denumirea de „Cartea Albastră".

Încă de la început se precizează că ***„pornind de la aceste contribuții valoroase, Comisia propune o politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană, bazată pe recunoașterea clară a interconexiunilor dintre toate aspectele legate de mările și oceanele Europei și a necesității elaborării în comun de politici maritime pentru a beneficia din plin de rezultatele preconizate"***[61]. Practic, această frază marchează începutul politicii maritime integrate a *Uniunii Europene*, deschizând, fără îndoială, drumul politic spre Oceanul Planetar al *Uniunii Europene*.

Acest document lansează câteva proiecte care stau la baza politicii maritime a UE (**Fig. 39**)

Nu vom intra nici în detaliile acestui document și ne vom concentra strict numai pe problemele care au legătură cu securitatea maritimă.

O primă abordare o găsim în capitolul 3 (*Un cadru de administrare şi instrumente pentru o politică maritimă*), subcapitolul 3.2 (*Instrumente de elaborare a unei politici integrate*), la alineatul 3.2.1 (*O reţea europeană de supraveghere maritimă*) unde, o problemă atât de serioasă este pomenită în treacăt. Din textul acestui alineat, noi reținem următoarele idei:

- „Activităţile de supraveghere sunt derulate de statele membre, însă cea mai mare parte a activităţilor şi ameninţărilor abordate de acestea au un caracter transnaţional"[62];

„În majoritatea statelor membre, activităţile de supraveghere privind pescuitul, mediul şi controlul mărilor sau imigraţia intră în responsabilitatea mai multor agenţii de aplicare a legii care funcţionează independent una de cealaltă. Acest fapt conduce la o utilizare ineficace a resurselor deja foarte limitate"[63]

De asemenea, este de reținut și ce își propune comisia și anume:

- „Va promova îmbunătățirea cooperării între gărzile de coastă din statele membre și agențiile din domeniu"[64];
- „Va lua măsuri pentru o mai bună interoperabilitate a sistemului de supraveghere, care să reunească sistemele existente de monitorizare și reperare utilizate pentru siguranţa şi securitatea maritimă, pentru protecţia mediului marin, controlul activităţilor de pescuit, controlul frontierelor externe şi alte activităţi de aplicare a legii"[65]

---

[61] **** COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS An Integrated Maritime Policy for the European Union,* COM(2007) 575 final, Brussels, 10.10.2007, p. 2

[62] *Ibidem,* p. 5

[63] *Ibidem*

[64] *Ibidem*

[65] *Ibidem,* p.6

Fig. 39 Proiecte care să stea la baza politicii maritime a Uniunii Europene, propuse în „Cartea Albastră”

Sursa informațiilor: *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS An Integrated Maritime Policy for the European Union*, COM(2007) 575 final, Brussels, 10.10.2007, p. 3

O altă referire la securitatea maritimă o întâlnim la capitolul 4 (*Domenii de acţiune pentru o politică maritimă integrată a Uniunii Europene*),

în cadrul subcapitolului 4.1 (*Maximizarea utilizării durabile a mărilor şi oceanelor*), unde se arată că: „Transportul maritim este esenţial pentru comerţul interior şi exterior al Europei şi rămâne coloana vertebrală a centrului de activităţi maritime. Totuşi, acest sector va continua să prospere numai dacă Uniunea va acţiona mai departe pentru a instaura un nivel ridicat de siguranţă şi securitate maritimă, contribuind la protejarea vieţilor omeneşti şi a mediului înconjurător şi promovând în acelaşi timp condiţii de concurenţă echitabile la nivel internaţional”[66]. Practic, această frază nu aduce nimic nou, fiind în nota clasică a documentelor Comisiei, dar am prezentat-o numai datorită faptului că face referire la subiectul care ne interesează, nu pentru că ar aduce ceva nou și cu substanță.

Și cam acesta este totul. Dacă eliminăm frazele convenționale și frazele care nu au conținut practic (adică acțiuni, termene, entități implicate, etape, modalități de evaluare, analiză rezultate, măsuri corective etc.), practic, și acest document este unul extrem de birocratic, paralel cu realitatea și care, pe parcurs, chiar a fost anulat de realitate. Dar, așa cum am subliniat anterior, scopul nostru a fost de a determina elementele de securitate maritimă și, din păcate, subiectul este limitat la câteva fraze cu referire generală. Orice politică, indiferent de domeniul vizat, pe lângă scopuri, obiective și acțiuni, neapărat trebuie să aibă și elementul securitate. Altfel, este ca și cum ți-ai propune să traversezi o junglă complet dezbrăcat și fără mijloace de apărare. Oricât de bine ai plănui acest demers și oricât de motivat ai fi, în mod cert te vei pierde prin junglă și numai atât.

Acesta a fost începutul politicii maritime a UE și primele semne de preocupare, slabe, ce-i drept, pentru securitatea maritimă. Din acest moment, vom lăsa în pace politica, fie ea și maritimă și vom urmări subiectul securitate maritimă în Uniunea Europeană.

Drumul a fost destul de lung, deoarece strategia de securitate maritimă a UE s-a conturat destul de lent, deși presiunile din partea statelor membre a fost destul de mare. De exemplu, în anul 2013, *Ulkopoliittinen Instituutti (Institutul Finlandez de Afaceri Internaționale)*, în colaborare cu *Utrikespolitiska Institutet (Institutul Suedez de Afaceri Externe)*, au elaborat un studiu care avea ca subiect securitatea maritimă într-o lume multipolară și demersul pentru o securitate maritimă a domeniului maritim comun din Uniunea Europeană.

Studiul este foarte bine elaborat și extrem de realist. Practic, este una dintre cele mai bune pledoarii pentru o securitate maritimă a Uniunii Europene, argumentele aduse (**Fig. 40**) fiind elocvente în acest sens.

[66] *Ibidem*, p.7

STRATEGIA UE TREBUIE SĂ SE BAZEZE PE ASIGURAREA „SECURITĂȚII ACCESULUI" ȘI A „MANAGEMENTULUI SUSTENABIL" PENTRU SPAȚIILE MARITIME GLOBALE COMUNE.
ÎN SPECIAL, STRATEGIA UE TREBUIE SĂ SE CONCENTREZE PE ASIGURAREA TRECERII ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ DE -A LUNGUL "LINIILOR MARITIME DE COMUNICARE„ (SLOC), CARE SUNT DIN CE ÎN CE MAI AMENINȚATE DE RIVALITĂȚI ALE MARILOR PUTERI , CONFLICTE TERITORIALE, REFORMULAREA DREPTULUI MARITIM ȘI PROLIFERAREA ACTORILOR MARITIMI NESTATALI

ÎN ACEST CONTEXT DE SECURITATE AFLAT ÎN SCHIMBARE , ACCESUL ȘI INTERESELE EUROPENE ÎN COMUNITĂȚILE MARITIME GLOBALE NU MAI POT FI ASIGURATE PRIN APLICAREA PUTERII HEGEMONICE A SUA ȘI ESTE NECESAR CA UE SĂ ELABOREZE O NOUĂ STRATEGIE PROACTIVĂ PROPRIE PENTRU ASIGURAREA SPAȚIILOR MARITIME COMUNE PROPRII

TRANSFORMAREA, ÎN ULTIMII ANI, A MEDIULUI GLOBAL DE SECURITATE MARITIMĂ DETERMINATĂ DE :

- ❑Difuzia puterii maritime
- ❑Concurența în domeniul maritim
- ❑„Teritorializarea mărilor"
- ❑Ascensiunea unor actori maritimi nestatali
- ❑Schimbări în geografia domeniului maritim
- ❑Existența unei reale curse pentru resursele maritime

EȘECUL ÎN FORMULAREA PROPRIEI STRATEGII ȘI VIZIUNI PENTRU GESTIONAREA DOMENIULUI MARITIM COMUN, AR AVEA CA REZULTAT FAPTUL CĂ UE VA DEVENI DIN CE ÎN CE MAI MARGINALIZATĂ ÎN DEZBATERILE PRIVIND VIITOAREA GUVERNANȚĂ A SPAȚIILOR MARITIME ȘI S -AR PUTEA CONFRUNTA CU UN NUMĂR TOT MAI MARE DE PERTURBĂRI DE-A LUNGUL SLOC - URILOR SALE VITALE ȘI ÎN CADRUL HOTARELOR SALE MARITIME

Fig. 40 Argumente pentru o securitate maritimă a Uniunii Europene

Sursa informațiilor: Timo Behr, Mika Aaltola & Erik Brattberg, Maritime Security in a Multipolar World: Toward an EU Strategy for Maritime Commons, FIIA Briefing Paper 130, Ulkopoliittinen Instituutti, May 2013, p.2

Studiul este foarte critic în ceea ce privește activitatea UE în problema securității maritime, subliniind faptul că documente importante precum *European Security Strategy (2003)* și raportul subsecvent de implementare a

acesteia (2008), Comunicatul Comisiei asupra unei Politici maritime Integrate(2007) și concluziile Consiliului privind securitatea maritimă (2010) conțin foarte puține elemente despre securitatea maritimă, iar *Strategia de Securitate* Europeană (2003), chiar „este remarcabil de tăcută în problemele maritime".[67] Noi am adăuga faptul că, totuși, conține o referire, în treacăt, la pirateria maritimă, undeva, spre finalul capitolului I („O nouă dimensiune a crimei organizate, care va merita o atenție sporită, este creșterea pirateriei maritime")[68]. Trist, dar adevărat, Uniunea Europeană s-a trezit destul de târziu că are ș o dimensiune maritimă, cu probleme specifice și deloc de neglijat.

În anul 2008, raportul de implementare a *European Security Strategy – Strategia de Securitate Europeană* face un progres, în sensul că se pomenește tot numai de pirateria maritimă, dar, de data aceasta, în patru fraze. În una dintre acestea este reamintit faptul că UE a inițiat operațiunea *ATALANTA*, pentru combaterea pirateriei ce amenința ajutoarele pentru Somalia, aceasta fiind prima misiune de tip *ESDP (European Security and Defence Policy – Politica Europeană de Securitate și Apărare)*[69]

După atâtea frământări, întâlniri, documente, în anul 2010, la una dintre întâlnirile *Consiliului Uniunii Europene*, pe probleme de afaceri externe, se adoptă două concluzii referitoare la *Strategia de Securitate Maritimă* care arată că „Uniunea trebuie să contribuie în mod activ la un domeniu maritim mondial stabil și sigur prin amenințările identificate în *Strategia Europeană de Securitate*, asigurând în același timp coerența, inclusiv cu politica maritimă integrată a UE (*PMI - EU Integrated Maritime Policy*). Pentru a realiza acest lucru, interrelația dintre capacitățile civile și militare ale UE și ale statelor membre joacă un rol-cheie, în conformitate cu Tratatele și „În acest context, *Consiliul* invită *Înaltul Reprezentant*, împreună cu *Comisia* și statele membre, să întreprindă activități în vederea pregătirii opțiunilor pentru posibila elaborare a unei strategii de securitate pentru domeniul maritim global, inclusiv posibila stabilire a unei *Grupări Operative*. Lucrările vor avea loc în contextul FSP/PSAC, în cadrul Strategiei Europene de Securitate".[70] Practic, acesta este

---

[67] Timo Behr, Mika Aaltola & Erik Brattberg, *Maritime Security in a Multipolar World: Toward an EU Strategy for Maritime Commons*, FIIA Briefing Paper 130, Ulkopoliittinen Instituutti, May 2013, p.9

[68] **** A secure Europe in a Better World – European Security Strategy, Brussels, 12 December 2003, p. 5*

[69] **** EUROPEAN SECURITY STRATEGY A SECURE EUROPE IN A BETTER WORLD, REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN SECURITY STRATEGY - Providing Security in a Changing World,* Council of the European Union, Brussels, 2009, p. 20

[70] **** Council conclusions on Maritime Security Strategy,* 3009th FOREIGN AFFAIRS Council meeting Luxembourg, 26 April 2010

momentul în care putem considera că a fost „concepută” nașterea Strategiei de Securitate Maritimă a Uniunii Europene și de aceea am ținut să îl aducem în prim plan.

Activitățile de construire a *Strategiei de Securitate Maritimă a Uniunii Europene* au continuat până în anul 2014, când lucrurile încep să se coaguleze. Astfel, în primăvara anului 2014, *Comisia Europeană* și *Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate* au elaborat o comunicare comună către *Parlamentul European* și *Consiliu*, intitulată „Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a *Uniunii Europene* în materie de securitate maritimă”.

Documentul furnizează o serie de elemente care să contureze o strategie de securitate maritimă viabilă, primul element important fiind stabilirea intereselor în materie de securitate maritimă (**Fig. 41**) care, în mod evident, derivă din interesele de securitate ale Uniunii Europene. Nu vom face comentarii asupra lor, deoarece sunt doar niște propuneri și, evident, au fost supuse dinamicii transformării.

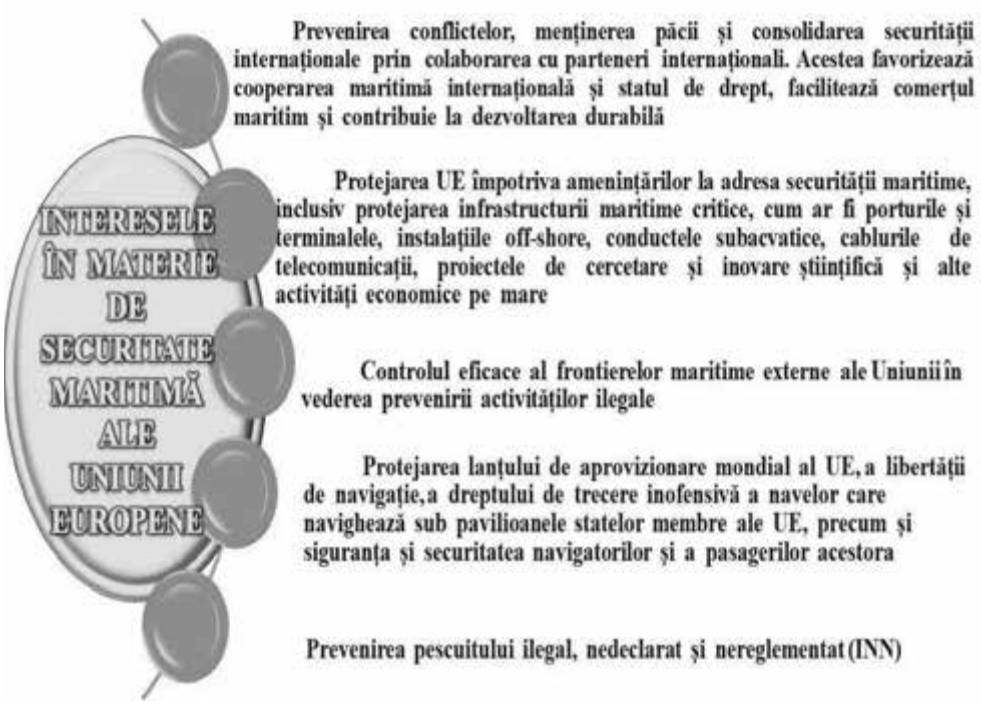


Fig. 41 Interesele în materie de securitate maritimă ale Uniunii Europene
Sursa informațiilor: COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014, p. 3

Pentru prima dată, în cadrul Uniunii Europene, într-un document, sunt inserate amenințările la adresa securității maritime **(Fig. 42**). De remarcat este faptul că acestea sunt prezentate ca amenințări, deși unele sunt pericole reale, deoarece au produs, deja, efecte, cum este cazul actelor de tâlhărie pe mare. Și, mai ales, aceste acte se remarcă prin continuitate, cazurile fiind prezente în permanență, cu o intensitate mai mare sau mai mică. La fel este și terorismul, criminalitatea transfrontalieră și criminalitatea organizată, inclusiv traficul de arme, de droguri și de ființe umane pe mare, precum și pescuitul ilegal, nedeclarat și nereglementat care, în mod evident, nu sunt numai simple amenințări și trebuie tratate ca atare. Formularea cea mai potrivită ar fi fost sintagma „pericole și amenințări", deoarece granița dintre amenințare și pericol este foarte volatilă. Oricând, o amenințare poate deveni pericol, dar și pericolul poate regresa la stadiul de amenințare. Grav este faptul că pericolul poate trece, dar amenințarea rămâne, excepție făcând cazurile rare când se reușește eradicarea pericolului. Dacă dispare amenințarea, dispare și pericolul, în mod automat, dar, întotdeauna poate reapare, dacă nu sunt luate măsurile adecvate și apar fisuri de securitate, adică riscuri.

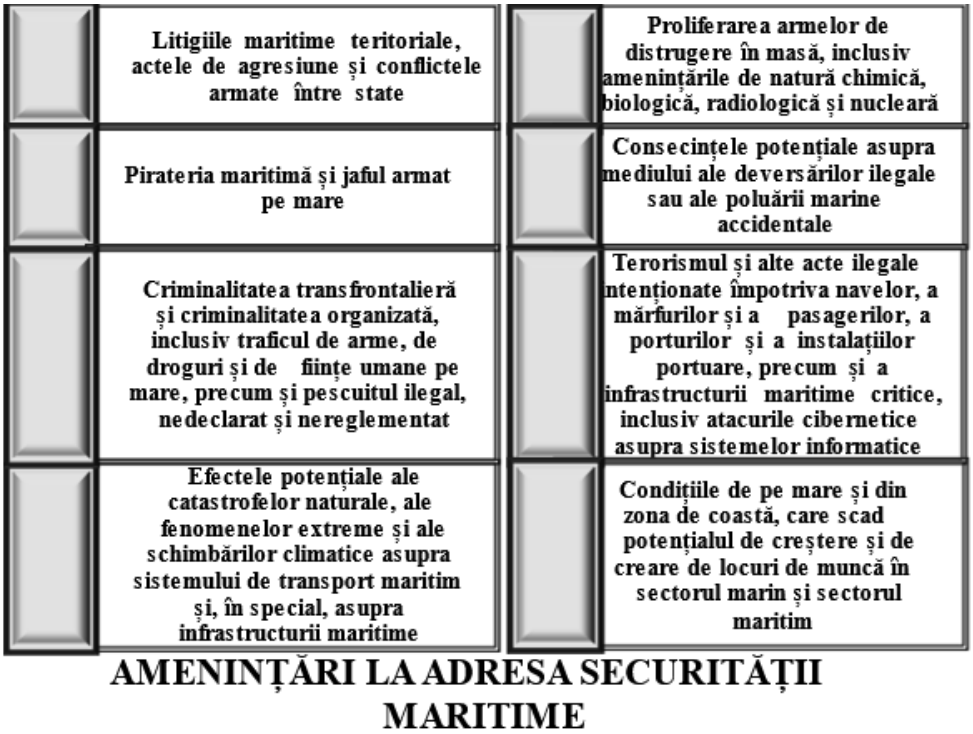


Fig. 42 Amenințări la adresa securității maritime

Sursa informațiilor: COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014, pp. 3-4

Când este abordată problema obiectivului strategiei, se recurge la o formulare prolixă („Obiectivul strategiei este de a facilita o abordare transsectorială în privința securității maritime. Acest lucru ar putea fi realizat prin urmărirea următoarelor patru obiective strategice:”[71]) care, practic, spune că un obiectiv strategic ar putea fi realizat prin alte patru obiective strategice.

Asta se obține când nu sunt stăpânite noțiunile de strategie și documentele sunt elaborate de funcționari, nu de specialiști. Un obiectiv strategic, subsumează obiective de nivel inferior, nu însumează obiective de același nivel cu el, decât dacă inventăm noțiunea de „superstrategic”. Totuși, să trecem în revistă cele patru obiective strategice. Acestea sunt[72]:

1. Utilizarea optimă a capacităților existente la nivel național și european;
2. Promovarea unor parteneriate eficace și credibile în domeniul maritim mondial;
3. Promovarea eficienței din punctul de vedere al costurilor;
4. Sporirea solidarității dintre statele membre

Și că să nu trecem cu vederea, trebuie remarcat faptul că acest document folosește sintagma „domeniu maritim” ceea ce înseamnă un câștig în ceea ce privește modalitatea de abordare a subiectului securitate maritimă.

Capitolul V al acestui document, *„Organizarea răspunsului UE: valorificarea și îmbunătățirea realizărilor existente”*, este, de departe cel mai consistent, deoarece abordează partea concretă a lucrurilor, deși abundă și în formulări care doar sună frumos, filosofic și filologic. Astfel, sunt enumerate patru principii care, susțin cei care au redactat documentul, trebuie să fie conținuți de o strategie care are ca scop realizarea unei mai bune guvernanțe maritime. Totul sună frumos, dar ce ne facem că cele mai elementare cunoștințe în domeniu ne învață că principiile sunt de domeniul doctrinei, nu al strategiei.

Cele patru principii sunt aplicate în cinci domenii (**Fig. 43**), „pentru o mai bună cooperare”.[73]

---

[71] COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU *Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014, p. 4

[72] *Ibidem*, pp. 4-5

[73] *Ibidem*, pp. 5-12

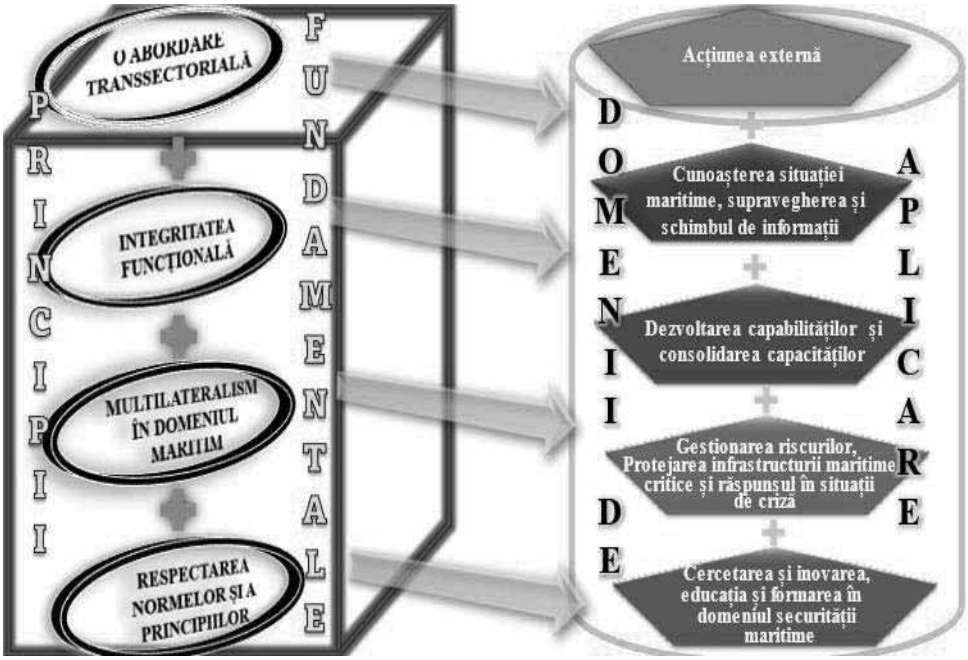


Fig. 43 Principii și domenii de aplicare propuse pentru Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene

Sursa informațiilor: COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014, pp. 5-12

Deși concluziile și măsurile de urmărire din ultimul capitol sunt, să zicem interesante, demnă de reținut este ultima frază: „Integrarea securității maritime în politicile UE este, în această privință, de o importanță crucială pentru transformarea obiectivelor de politică în realizări”[74], deoarece exprimă chiar un adevăr.

Practic, din motive de spațiu, nu am putut analiza toate documentele care au premers *Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene*, rezumându-ne la două dintre acestea, dar nu vom trece mai departe fără a le enumera. Acestea sunt: *Council Conclusions of 26 April 2010, The Council Conclusions on integration of Maritime Surveillance of 23 May 2011, The Limassol Declaration of 7 October 2012, The European Council Conclusions of December 2013* și *The Joint Communication by the European Commission and the High Representative of 6 March 2014*.

După câteva luni, *Consiliul Uniunii Europene*, pe data de 24 June 2014, a adoptat ***Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene***, care, după

[74] *Ibidem*, p. 13

introducerea de rigoare, arată că: „Prin securitate maritimă se înțelege situația din domeniul maritim mondial, în care respectarea dreptului internațional și a legislației naționale este asigurată, libertatea de navigație este garantată, iar cetățenii, infrastructura, transporturile, mediul și resursele marine sunt protejate”[75] Nu vom comenta această definiție, dar nu putem să nu remarcăm faptul că ea exprimă mai mult noțiunea de siguranță maritimă, decât pe cea de securitate maritimă. Până la urmă, este o definiție, ca multe altele și, în fapt, exprimă un punct de vedere. Și mai este și o problemă chiar presantă și anume traducerea oficială a documentelor în limba română. Este evident faptul că traducerile (cel puțin a acestui document în mod sigur) sunt făcute de persoane care habar nu au ce traduc, fiind total pe lângă subiect. De exemplu, denumirea acestei strategii, în limba engleză, este *European Union Maritime Security Strategy*, iar traducerea oficială, în limba română, este *Strategia Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*. Comentariile sunt de prisos. De aceea, în ceea ce privește documentele Uniunii Europene, am optat pentru cele în limba engleză.

Una dintre cele mai importante afirmații dintre cele pe care le regăsim în această strategie este aceea că „***Strategia acoperă domeniul maritim mondial***”[76]. Prin această frază, Uniunea Europeană își exprimă fără echivoc intenția de a fi un actor important în domeniul maritim mondial, atât din punct de vedere politico - economic, dar și în domeniul securității maritime, aceasta, însemnând, implicit și o componentă militară. Practic, operațiunea *ATALANTA* este argumentul material al afirmației noastre.

Principiile care stau la baza *Strategiei de Securitate Maritimă a Uniunii Europene* au rămas neschimbate, fiind cele pe care le-am prezentat anterior în **Fig. 43**, la acestea adăugându-se câteva obiective care vor fi avute în vedere în aplicarea strategiei[77]:

„a) să reunească atât aspectele interne, cât și cele externe ale securității maritime a Uniunii și să promoveze o abordare vastă a gestionării provocărilor în materie de securitate maritimă și a intereselor maritime;

b) să promoveze o bună guvernanță maritimă, bazată pe norme, în apele aflate sub suveranitatea, drepturile suverane și jurisdicția statelor membre, precum și în marea liberă;

---

[75] *** *European Union Maritime Security Strategy*, Council of the European Union, 11205/14, Brussels, 24 June 2014, p. 3
[76] *Ibidem*, p. 4
[77] *Ibidem*, pp. 4 - 6

c) să stabilească o coordonare îmbunătățită și durabilă a proiectelor și a activităților tuturor actorilor relevanți la nivel european, regional și național și să utilizeze în mod optim strategiile macroregionale relevante ale UE atunci când este cazul;

d) să promoveze condiții de concurență echitabile la nivel internațional și competitivitatea statelor membre;

e) să consolideze potențialul de creștere economică și al locuri de muncă în domeniul maritim, astfel cum a fost stabilit în strategia de creștere a UE - Europa 2020;

f) să contribuie la securitatea pe mare și la protejarea frontierelor maritime externe ale Uniunii;

g) să promoveze securitatea regională în fiecare bazin maritim la frontierele externe ale UE, într-un mod coerent cu particularitățile fiecărei regiuni;

h) să promoveze coordonarea și dezvoltarea unor noi sinergii cu și între statele membre, inclusiv la nivel regional, precum și cooperarea cu parteneri și organizații regionale și internaționale;

i) să sporească solidaritatea în rândul statelor membre și să promoveze sprijinul reciproc în gestionarea provocărilor în materie de securitate maritimă;

j) să promoveze o mai bună cunoaștere comună a situației și un schimb mai bun de informații, conceptele operaționale, modurile de operare și experiența, ținând seama nu doar de necesitatea de a cunoaște, ci și de necesitatea de a împărtăși, anticipând astfel amenințările, urmând o abordare cuprinzătoare;

k) să consolideze rolul UE ca actor global și furnizor de securitate, care își asumă responsabilitățile în prevenirea conflictelor, precum și în răspunsul în situații de criză și gestionarea crizelor în domeniile de interes, pe mare și provenite de pe mare, și care obține stabilitate și pace prin acțiuni cuprinzătoare și pe termen lung ale UE”.

Dacă în documentul *COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIU: Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*, pe care l-am prezentat anterior, erau prevăzute cinci interese strategice ale Uniunii Europene în domeniul securității maritime (vezi **Fig. 41**), în strategie apar reformulări și numărul de interese strategice crește la opt (**Fig. 44**)

EVOLUȚIA INTERESELOR STRATEGICE ALE UE, REFERITOARE LA SECURITATEA MARITIMĂ

TEXT MENȚINUT ȘI REVIZUIT | TEXT NOU INTRODUS

Securitatea UE, a statelor sale membre și a cetățenilor acestora

Menținerea păcii în conformitate cu Carta Națiunilor Unite, soluționarea pașnică a litigiilor maritime în conformitate cu dreptul internațional, prevenirea conflictelor și consolidarea securității internaționale, inclusiv prin implicarea UE alături d e partenerii internaționali, fără a aduc e atingere competențelor naționale. Aceasta promovează cooperarea maritimă internațională și statul de drept și facilitează comerțul maritim și creșterea și dezvoltarea durabilă

Protejarea împotriva riscurilor și a amenințărilor la adresa securității maritime, inclusiv protejarea infrastructurii maritime critice, cum ar fi zone specifice din cadrul porturilor și instalațiile portuare, instalațiile offshore, furnizarea de energie de către mare, conductele subacvatice, cablurile de pe fundul mării, precum și promovarea proiectelor de cercetare și inovare științifică

Menținerea libertății de navigație, protecția lanțului mondial de aprovizionare al UE și a comerțului maritim, dreptul de trecere inofensivă și de tranzitare al navelor și securitatea echipajului și a pasagerilor acestora

Protejarea intereselor economice, inclusiv protejarea resurselor energetice maritime, exploatarea durabilă a resurselor naturale și marine în diferitele zone maritime și în marea liberă, controlul pescuitului ilegal, nedeclarat și nereglementat (INN), securitatea flotelor de pescuit ale statelor membre și delimitarea zonelor maritime, cum ar fi zona economică exclusivă, care prezintă un potențial de creșteresi de noi locuri de muncă

Promovarea și dezvoltarea unei cunoașteri comune și validate a situației din domeniul maritim

Gestionarea eficace a frontierelor maritime externe ale Uniunii și a zonelor maritime de interes ale UE în vederea prevenirii și a combaterii activităților transfrontaliere ilegale

Protecția mediului și gestionarea impactului schimbărilor climatice în zonele maritime și regiunile de coastă, precum și conservarea și utilizarea durabilă a biodiversității, în vederea evitării riscurilor viitoare la adresa securității

Fig. 44 Interesele strategice ale UE în domeniul securității navale

Sursa informațiilor: 1. COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014, p. 3; 2. European Union Maritime Security Strategy, Council of the European Union, 11205/14, Brussels, 24 June 2014, pp. 6 – 7

Față de documentul anterior, strategia face un pas semnificativ înainte, la amenințări adăugând și riscurile, dar confuzia dintre amenințări și pericole persistă, amestecându-le în aceiași oală, sub denumirea generică de „amenințări”. S-ar înțelege din asta că Uniunea Europeană, în ceea ce privește domeniul maritim, nu are de-a face cu niciun pericol. Anterior, am arătat că foarte multe dintre aceste amenințări sunt, de fapt, pericole. De asemenea, sunt amestecate riscurile cu amenințările, nerespectându-se o delimitare clară, ca cea prezentată în capitolul II al lucrării noastre, unde am definit ce înseamnă amenințări, pericole, riscuri etc.

De exemplu, în enumerarea riscurilor și amenințărilor (**Fig. 45)**, prima referire este la „amenințările sau folosirea forței îndreptate împotriva drepturilor și a jurisdicției statelor membre asupra zonelor lor maritime”[78] când, în mod corect, în opinia noastră, ar fi trebuit să aibă următorul conținut: amenințările cu folosirea forței sau folosirea forței împotriva statelor membre în ceea ce privește drepturile și jurisdicția acestora în domeniul maritim”. Astfel, ar deveni clar care este amenințarea și care este pericolul, în mod logic și gradat. Că strategia nu este politică să se bazeze pe întorsături de frază, ci este condamnată la exprimări exacte și concise.

Capitolul VI, dedicat consolidării răspunsului UE, este mult mai bine structurat, deoarece detaliază cele cinci domenii principale „de punere în aplicare pentru a consolida răspunsul UE”[79], care, coincid cu cele din *„COMUNICAREA COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIU: Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014*”, cu o singură modificare, la cel de-al treilea domeniu principal, unde sintagma „dezvoltarea capabilităților și consolidarea capacităților” este redusă la sintagma „dezvoltarea capabilităților”.

Sunt foarte multe de spus referitor la acest capitol, deoarece este, practic, nucleul acestui document, fiind dedicat concepției de acțiune a UE în domeniul securității maritime. Deoarece nu vrem să reproducem *ad litteram* acest capitol, dar nici să-l neglijăm, vom prezenta elementele care ni se par cele mai importante, cum ar fi:

---

[78] *Ibidem,* p. 7

[79] *Ibidem,* pp. 8-15

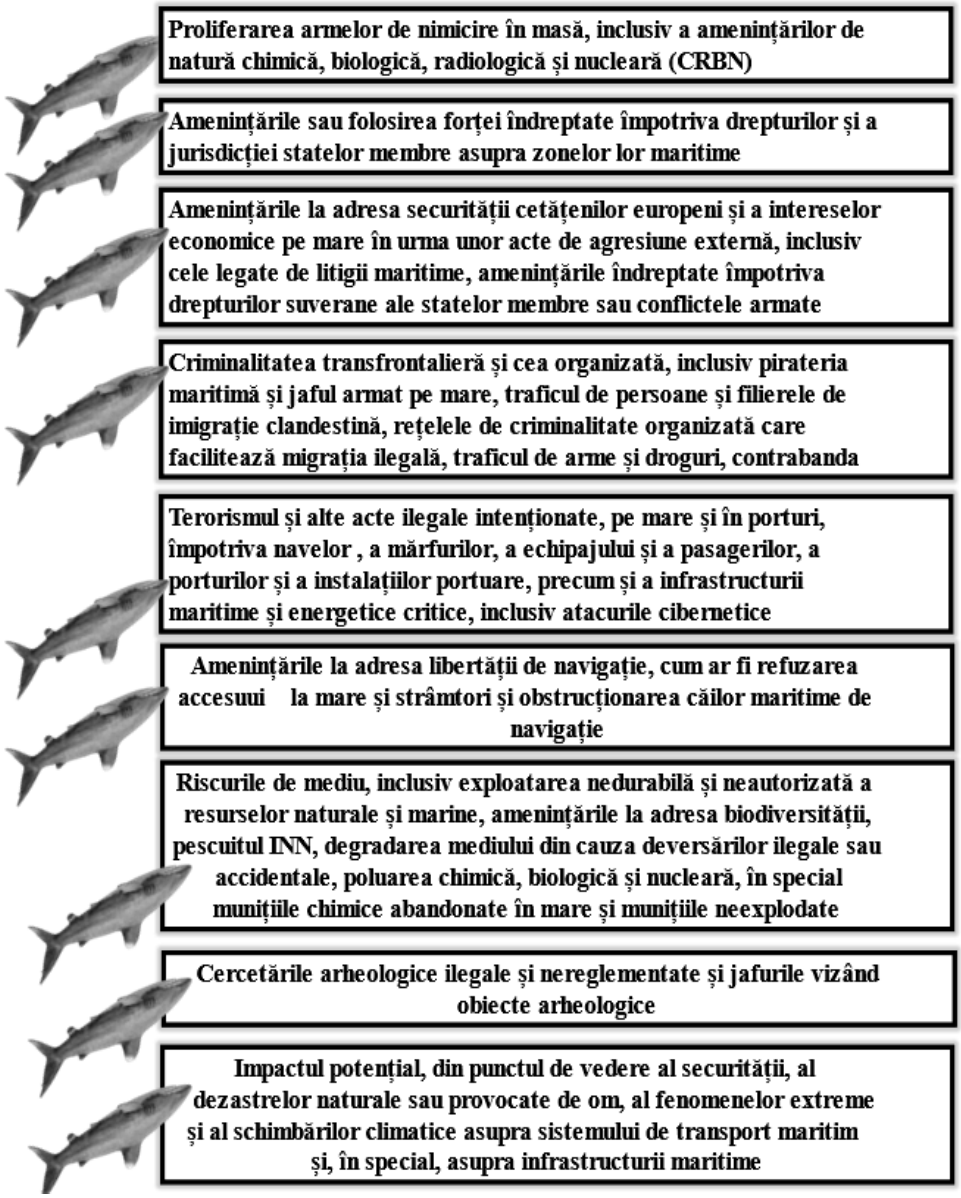


Fig. 45 Riscurile și amenințările la adresa securității maritime conform strategiei de Securitate Maritimă a Uniunii Europene

Sursa informațiilor: European Union Maritime Security Strategy, Council of the European Union, 11205/14, Brussels, 24 June 2014, pp. 7 – 8

- „Statele membre sunt organizate diferit în apărarea intereselor strategice naționale și ale UE în materie de securitate maritimă și în protecția împotriva riscurilor și a amenințărilor la adresa securității maritime. Unele state

membre utilizează autoritățile civile în scopul supravegherii și al asigurării respectării legii, cum ar fi paza de coastă; altele utilizează forțele navale sau alte forțe maritime, în timp ce alte state membre acordă această responsabilitate administrațiilor civilă și militară deopotrivă.”[80];

- ” Forțele armate ale statelor membre ar trebui să joace un rol strategic pe mare și de pe mare, să aibă o anvergură mondială și să ofere flexibilitatea și accesul care permit UE și statelor sale membre să contribuie la întregul spectru de responsabilități maritime”[81];
- „UE ar trebui să acționeze autonom și în relație cu partenerii internaționali. O atenție deosebită ar trebui acordată creării de parteneriate cu organizațiile internaționale”[82];
- „îmbunătățirea vizibilității UE în domeniul maritim mondial”[83];
- „consolidarea pregătirii pentru viitoarele situații neprevăzute din domeniul securității maritime și integrarea acesteia din urmă în agenda politicii externe și de securitate comune (PESC), în strânsă cooperare cu toți actorii relevanți ai UE”[84];
- „promovarea mecanismelor de soluționare a litigiilor, în conformitate cu *UNCLOS*, inclusiv a *Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării*, în dialogurile politice ale UE cu țările terțe și cu organizațiile regionale”[85];
- „integrarea diferitelor surse de date în domeniul maritim în temeiul dreptului național și internațional existent este o sarcină-cheie, care are drept rezultat o mai bună înțelegere a ceea ce se întâmplă pe mare”[86];
- „consolidarea cooperării transfrontaliere și a schimbului de informații pentru a optimiza supravegherea zonei maritime a UE și a frontierelor maritime ale acesteia”[87];
- „promovarea unui schimb mai extins de bune practici, de analize ale riscurilor și de informații privind amenințările, precum și a educației

[80] *Ibidem*, p. 9
[81] *Ibidem*, p. 10
[82] *Ibidem*
[83] *Ibidem*
[84] *Ibidem*, p. 11
[85] *Ibidem*
[86] *Ibidem*
[87] *Ibidem*, p. 12

și formării profesionale, în cadrul tuturor forumurilor civile și militare relevante, cum ar fi *Coast Guard Functions Forum* (*Forumul Funcțiilor Gardă de Coastă*) și *Chiefs of European Navies Forum (CHENS)*, luând în considerare planurile operaționale maritime în vigoare între statele membre și acordurile regionale din UE"[88];

- „realizarea unei analize comune a riscurilor în vederea dezvoltării unei gestionări comune a riscurilor la adresa securității maritime și, dacă este cazul, în vederea completării cerințelor în materie de analiză a riscurilor la adresa securității maritime stabilite la nivel internațional și la nivelul UE"[89];
- „promovarea unei înțelegeri comune pentru a spori interoperabilitatea în rândul actorilor în domeniul securității maritime"[90];
- „reunirea oportunităților de formare profesională referitoare la securitatea maritimă disponibile în cadrul unor module comune privind formarea profesională în domeniul maritim"[91];

Aceasta ar fi prezentarea pe scurt a *Strategiei de Securitate Maritimă* a *Uniunii Europene*, ea fiind urmată de *EU Maritime Security Strategy Action Plan - Planul de Acțiune al Strategiei de Securitate Maritimă al Uniunii Europene*, prezentat în decembrie 2014, adică la jumătate de an după prezentarea strategiei.

Acesta este un document chiar bine realizat, care abordează toate elementele esențiale ale securității în domeniul maritim, având coerență și substanță, termene și responsabilități. Și, ce este mai important, are certă aplicabilitate practică, el detaliind cele cinci domenii de aplicare prevăzute în strategie.

Primul domeniu, *External Action (Acțiunea Externă)*, este structurat pe șapte direcții principale de acțiune(**Fig. 46**), cu termene de aplicare imediat (un an), sau mediu (1 la 3 ani), toate aceste direcții principale conținând un număr de 29 de acțiuni concrete, cu responsabilități nominalizate.

---

[88] *Ibidem*, p. 13
[89] *Ibidem*, p. 14
[90] *Ibidem*
[91] *Ibidem*, p. 15

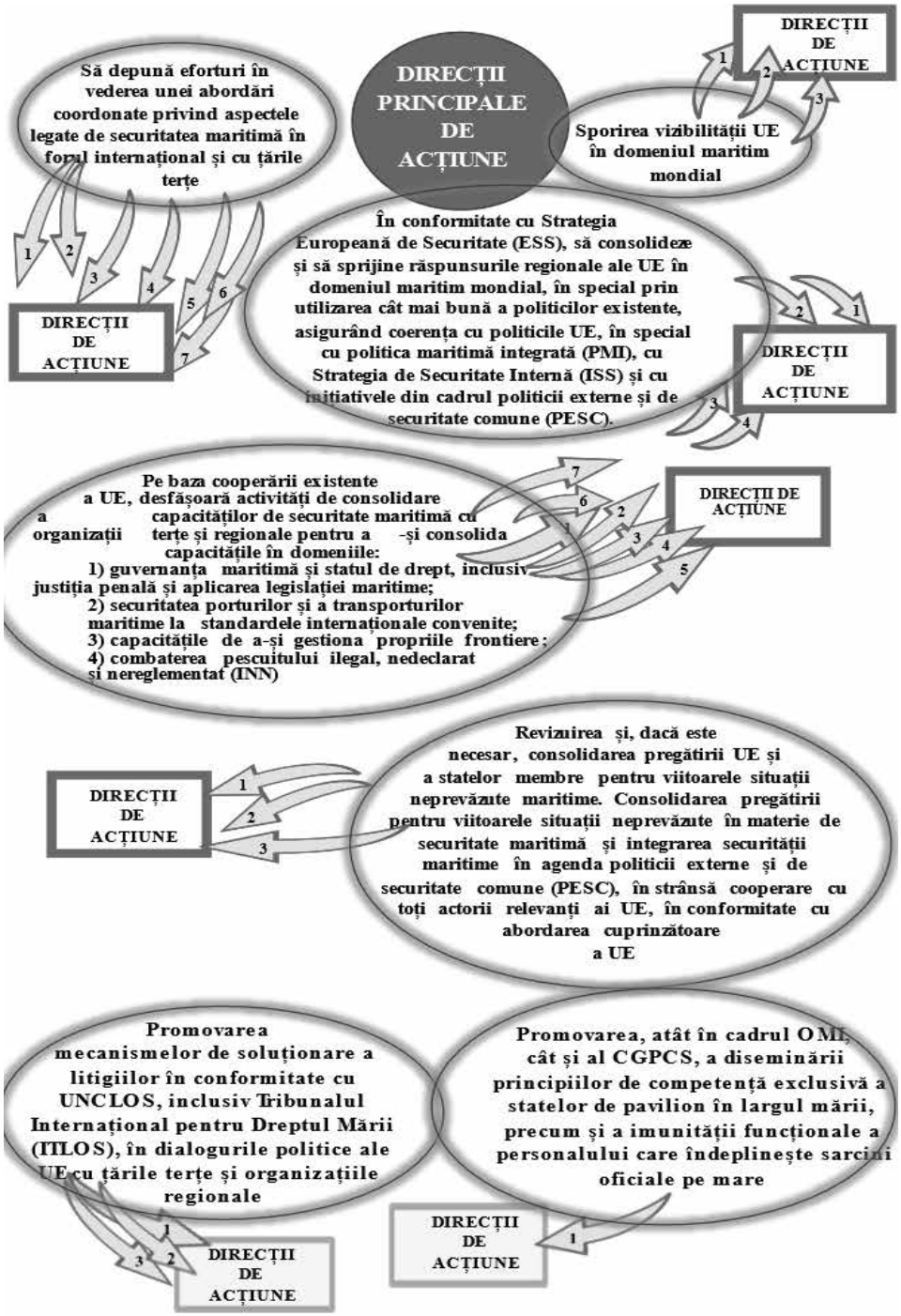


Fig. 46 Domeniul de acțiune „Acțiunea Externă” din *Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene*

Sursa informațiilor: *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*, Brussels, 16 December 2014, pp. 3 – 7

Al doilea domeniu, *Maritime Awareness, Surveillance and Information Sharing (Cunoașterea Situației Maritime, Supravegherea și Distribuirea Informațiilor*), are trei direcții principale de acțiune, în structura cărora găsim 20 de acțiuni ale căror termene imediate, medii sau lungi (între trei și cinci ani) (**Fig 47**).

Fig. 47 Domeniul de acțiune „Cunoașterea Situației Maritime, Supravegherea și Distribuirea Informațiilor" din Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene
Sursa informațiilor: European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014, pp. 7-10

Aici întâlnim termenul „maritime awareness"[92] în care, cuvântul „awarenwss" este tradus și interpretat în cele mai năstrușnice feluri (vigilență, conștientizare, conștiență, sensibilitate, ba chiar și simțire), funcție de cine stă cu textul în față. Practic, înseamnă toate la un loc și, mai pe românește, nu este altceva decât „cunoașterea situației din domeniul maritim" sau, mai pe scurt, „cunoașterea situației maritime". Textele documentelor UE, fiind elaborate de diferiți funcționari care se întrec în neologisme sau în inventare unor termeni și sintagme, nu au claritatea și profunzimea specifică a celor elaborate de specialiști în domeniu, care, evident, sunt preocupați de idee, de informație, nu de formă. Așa au apărut termeni gen „guvernanță", „reziliență", „capabilitate" etc., care necesită ei înșiși traduși și asta poate însemna câteva fraze de explicații, ceea ce este neproductiv și face ca textul să fie greu de înțeles și interpretabil. Caracterul elitist al acestor documente nu face de loc să le crească valoarea conținutului, pe de o parte și îngreunează cunoașterea și înțelegerea lor

[92] *** *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*, Brussels, 16 December 2014, p. 7 et seq.

de către cât mai multe persoane, pe de altă parte. Dați un astfel de text unui simplu marinar (în virtutea faptului și dreptului fiecărui cetățean UE de a fi informat) și veți vedea că trebuie ca cineva să îi „traducă”. Dar, să revenim la ale noastre, sperând că ceea ce am scris noi este ușor de lecturat și de înțeles!

Al treilea domeniu de acțiune, *Capability Development (Dezvoltarea Capabilităților)*, este structurat pe trei direcții principale de acțiune, totalizând un număr de 29 de direcții de acțiune, cu termene imediate, medii sau lungi **(Fig.48)**.

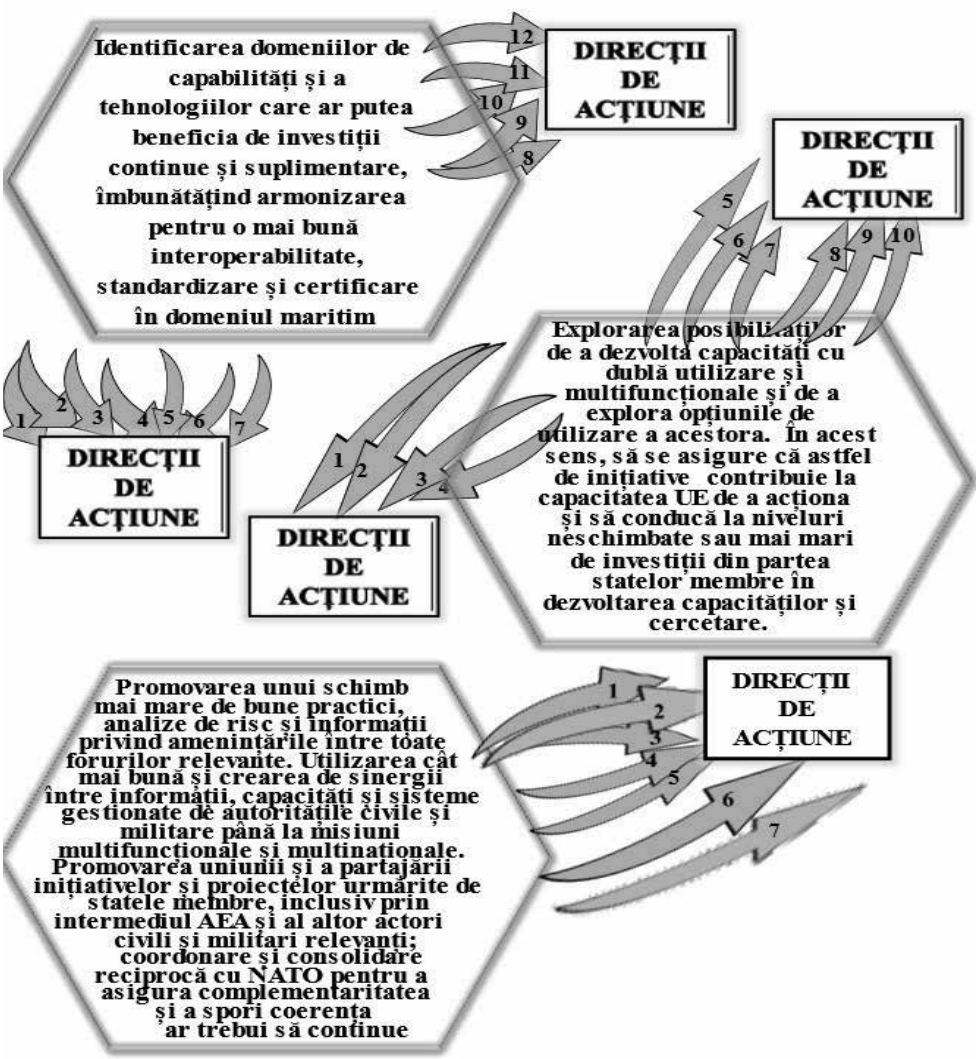


Fig. 48 Domeniul de acțiune „Dezvoltarea capabilităților” din Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene

Sursa informațiilor: European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014, pp. 11-14

În acest domeniu de acțiune se face referire expresă la domeniul militar și se specifică faptul că trebuie să se bazeze pe *EU Capability Development Plan – Planul Uniunii Europene de Dezvoltare a Capabilităților*. De asemenea, este subliniată necesitatea colaborării cu NATO, evaluarea capacităților de patrulare pe mare, inclusiv în zona polară, colaborarea structurilor civile cu *European Defence Agency (EDA) - Agenția Europeană de Apărare,* în domeniul tehnologiilor cu dublă utilizare, prin „identificarea proiectelor pilot în domeniul *Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) - Servicii de Sisteme de Aeronave Pilotate de la Distanță*, comunicațiilor prin satelit, imaginilor prin satelit de înaltă rezoluție, urmăririi semnalelor și detectarea prin tehnologii subacvatice, schimbul de informații, securitatea cibernetică și securitatea maritimă, pentru a sprijini activitățile statelor membre în aceste domenii, ținând seama de faptul că capacitățile militare sunt deținute și exploatate de statele membre”[93].

Nu este uitată nici securitatea cibernetică, deoarece, așa cum am văzut, aceasta devine o componentă din ce în ce mai importantă a securității maritime. În acest domeniu (*Dezvoltarea Capabilităților*), una din direcții este referitoare la „îmbunătățirea integrării unei dimensiuni de securitate cibernetică în domeniul maritim în ceea ce privește capacitățile, cercetarea și tehnologiile, bazându-se pe coordonarea civilo-militară și pe sinergiile cu politicile cibernetice ale UE elaborate în cadrul *EU Cyber Security Strategy - Strategiei UE de Securitate Cibernetică”*[94]. Securității cibernetice, pe bună dreptate, i se acordă un spațiu generos în cadrul acestui plan și cine va avea timp și dorința să îl studieze, va constata acest lucru, ba, mai mult, va remarca consistența, pertinența și calitatea referirilor la securitatea cibernetică și nu numai la acest aspect. Practic, cu acest scop am dat și aceste câteva exemple. Planul este foarte bun, numai că aplicarea sa în practică este dificilă.

Cel de-al patrulea domeniu de acțiune, *„Risk management, Protection of critical maritime infrastructure and Crisis response”*[95] *(Gestionarea riscurilor, Protecția infrastructurii maritime și Răspunsul la crize*), structurat pe patru direcții principale de acțiune, conține 24 de direcții de acțiune, toate cu termene medii și lungi de punere în aplicare (**Fig. 49**).

---

[93] *Ibidem*, p. 12
[94] *Ibidem*
[95] *Ibidem*, pp. 14 - 17

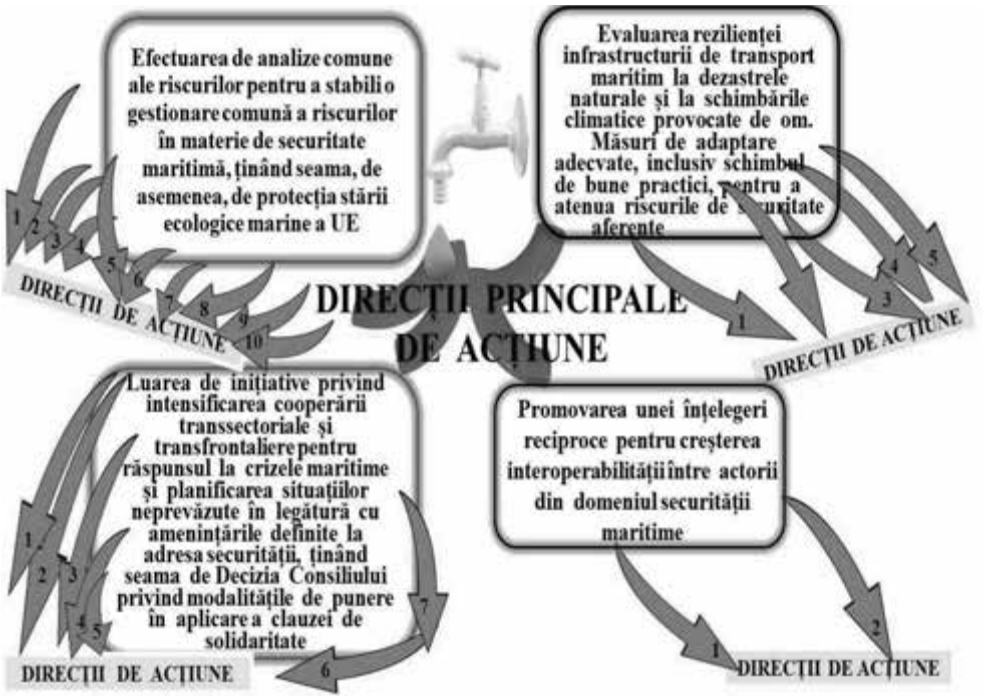


Fig. 49 Domeniul de acțiune,, Risk Management, Protection of Critical Maritime Infrastructure and Crisis Response (Gestionarea Riscurilor, Protecția Infrastructurii Maritime Critice și Răspunsul la Crize)

Sursa informațiilor: European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014, pp. 14-17

Câteva direcții din acest domeniu de acțiune, sunt, în opinia noastră, de maximă importanță. Și avem următoarele exemple:

- „Să se urmărească o abordare comună și cuprinzătoare a gestionării riscurilor de securitate maritimă, bazată, de asemenea, pe analize naționale ale riscurilor”[96];
- „Sprijinirea inițiativelor bazate pe schimbul de informații pentru îmbunătățirea evaluării comune a riscurilor de securitate pentru circulația mărfurilor prin lanțul global de aprovizionare, înainte ca acestea să ajungă la destinație”[97];
- „Să efectueze cercetări privind protecția sporită a frontierelor, în special în ceea ce privește amenințările chimice, biologice, radiologice și nucleare, tehnologiile avansate de etanșare (care contribuie la securitatea

[96] *Ibidem*, p. 14
[97] *Ibidem*

containerelor) și analiza comercială a bunurilor strategice în sprijinul neproliferării acestor amenințări”[98].

- „Încurajarea elaborării planurilor de urgență și de intervenție în domeniul maritim și punerea în aplicare a orientărilor pentru asigurarea liniilor strategice de comunicații în domeniul maritim, a coridoarelor energetice maritime, a instalațiilor offshore și a altor infrastructuri critice, cum ar fi cele legate de securitatea energetică”[99]
- „Dezvoltarea sau sprijinirea dezvoltării exercițiilor maritime ale UE pentru a spori gradul de pregătire și starea de pregătire a statelor membre și a capacităților UE de a răspunde amenințărilor la adresa securității, așa cum sunt definite în EUMSS, inclusiv consecințele schimbărilor climatice, ținând seama de impactul acestora, nivelul de vulnerabilitate și măsurile de adaptare în statele membre”[100];
- „Evaluarea posibilelor contribuții din activele civile și militare ale statelor membre, cum ar ar fi navele de vânătoare de mine și de cercetare hidro-oceanografică, pentru cercetarea arheologică subacvatică”[101];
- „Elaborarea unui glosar al tuturor termenilor utilizați în domeniul securității maritime pentru a promova definiții partajate în mod obișnuit”[102]

Am dat aceste exemple, pentru a contura o imagine a valorii acestui document care nu este perfect, dar este perfectibil, conținând elemente foarte valoroase care să structureze o strategie maritimă viabilă.

Domeniul de acțiune cinci, *Maritime security research and innovation, education and training (Cercetarea și Inovarea în Domeniul Securității Maritime, Educația și Formarea)*, structurat pe trei direcții principale, are 27 de direcții de acțiune (**Fig. 50**), cu termene de punere în aplicare, imediate, medii și lungi.

Și în conținutul acestui domeniu de acțiune sunt de remarcat o serie de direcții care, prin finalizarea lor, vor produce progres, dar și schimbări care, în mod teoretic, vor avea rezultate benefice. Totul depinde de modul cum sunt materializate, deoarece, din punct de vedere teoretic, sunt încurajatoare.

---

[98] *Ibidem*, p. 15
[99] *Ibidem*
[100] *Ibidem*
[101] *Ibidem*, p. 16
[102] *Ibidem*, p. 17

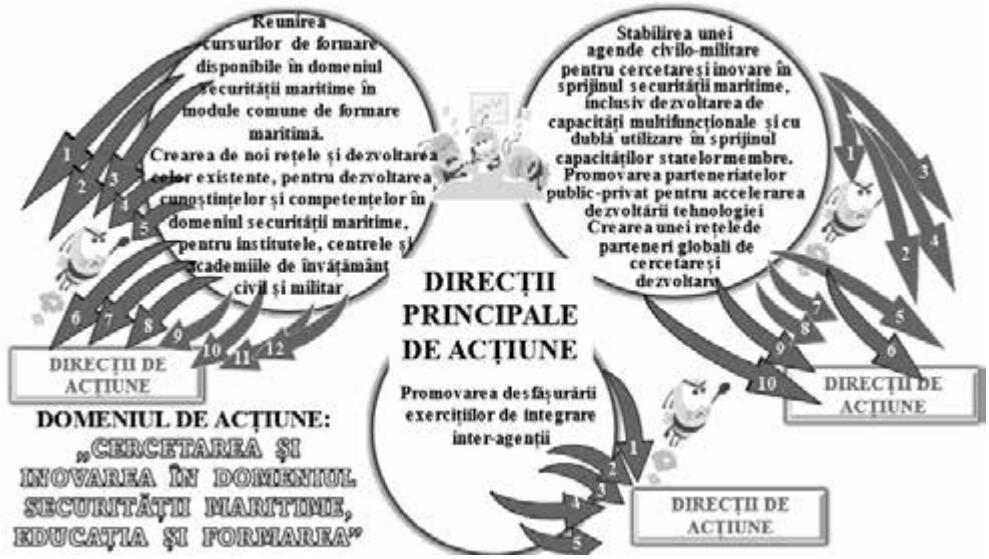


Fig. 50 Domeniul de acțiune „Maritime Security Research and Innovation, Education and Training" (Cercetarea și Inovarea în Domeniul Securității Maritime, Educația și Formarea)
Sursa informațiilor: European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014, pp. 17-20

Și aici sunt câteva direcții de acțiune pe care merită să le enumerăm:

- „Realizarea unui inventar al materialelor de formare maritimă existente, în special al celor aprobate la nivel internațional, care ar putea fi o bază pentru elaborarea unor programe de învățământ comune"[103];
- „Recunoașterea activității academiilor internaționale, cum ar fi Academia Muncii în Domeniul Maritim a Organizației Internaționale a Muncii, Institutul Internațional de Drept Maritim al IMO sau Universitatea Maritimă Mondială a IMO și să le ofere sprijin corespunzător"[104];
- „Promovarea cooperării în domeniul cercetării și inovării în domeniul securității maritime, al educației și formării, prin promovarea stabilirii de legături între agențiile UE, centrele de cercetare, formare și educație și centrele de excelență ale statelor membre ale UE, inclusiv cele acreditate de NATO care sunt deschise tuturor statelor membre ale UE"[105];
- „Luați în considerare crearea unei rețele de experți în cercetare și dezvoltare pentru a crea o viziune clară și a propune o agendă transsectorială pentru cercetarea în domeniul securității maritime. Experții participanți vor proveni din surse de la autoritățile utilizatorilor finali, din cercetare și din

[103] *Ibidem*
[104] *Ibidem*, p. 18
[105] *Ibidem*

industrie și vor include reprezentanți ai statelor membre, ai Comisiei, ai EDA și EEAS”[106];

- „Includerea aspectelor legate de securitatea maritimă în exercițiile UE, în conformitate cu politica UE privind exercițiile, prin utilizarea în mod cel mai adecvat a exercițiilor maritime desfășurate de statele membre, care implică active civilo-militare menite să consolideze cooperarea paneuropeană”[107];
- „Elaborarea unui program al UE de exerciții naționale de securitate maritimă inter-agenții”[108];
- „Promovarea, în mod continuu, a exercițiilor de securitate maritimă ale UE și ale statelor membre între securitatea internă și autoritățile de aplicare a legii care implică autorități/agenții maritime militare”[109]

Am stăruit asupra acestui plan, deși nu l-am prezentat în integralitatea sa, deoarece, în plan teoretic este foarte bine întocmit, dar, după o citire detaliată și aprofundată, dacă se încearcă să se supună grila planului peste activitățile real desfășurate, din păcate, sunt multe restanțe și multe abateri de la direcția inserată în plan. Oricum, planul a fost revizuit și, în mod cert, va mai fi revizuit sau chiar modificat sau schimbat.

Prima analiză a stadiului de implementare a fost făcută în luna iunie 2016 și a abordat, punctual, fiecare direcție generală și fiecare direcție de acțiune din cadrul fiecărui domeniu de acțiune prezentate mai sus,

Așa cum am arătat anterior, s-au constatat și realizări dar și nerealizări și întârzieri. Vom prezenta câteva dintre acestea pentru exemplificare.

În ceea ce privește primul domeniu de acțiune, *External Action (Acțiunea Externă)*, redenumit, între timp, *Building the European Union as a Stronger and Leading Maritime Security Provider in the Global Maritime Domain - Construirea Uniunii Europene ca Furnizor de Securitate Maritimă mai Puternic și mai Important în Domeniul Maritim Mondial*, pe lângă problemele realizate, printre altele s-au constatat următoarele:

- în ceea ce privește îmbunătățirea vizibilității UE în domeniul maritim mondial și în cunoașterea situației din domeniul maritim al UE „statele

[106] *Ibidem*, p. 19
[107] *Ibidem*, p. 20
[108] *Ibidem*
[109] *Ibidem*

membre nu au raportat lansarea niciunei campanii de comunicare”[110] și nu au fost „acțiuni pentru rezolvarea pașnică a litigiilor”[111];

- un acord, între gărzile de coastă, de operare și lansarea auditurilor de asigurare a calității privind sistemul maritim de coordonare a căutării și salvării „este avut în vedere”[112];
- unele state membre au sugerat că unele direcții, sau chiar direcții principale de acțiune (e.g. Promovarea, atât în cadrul IMO, cât și al CGPCS, a diseminării principiilor de competență exclusivă a statelor de pavilion în largul mării, precum și a imunității funcționale a personalului care îndeplinește sarcini oficiale pe mare) „fiind realizate și, prin urmare, supuse unei posibile eliminări”[113];
- „statele membre au subliniat necesitatea de a lua act de cele mai bune practici în domeniul cooperării în domeniul serviciilor de frontieră din țările de la Marea Neagră, precum și al controlului eficace al regiunii”[114];
- Este necesar „a se promova o cooperare mai strânsă cu NATO în ceea ce privește standardele și procedurile”[115];
- a fost menționată „necesitatea de a evidenția rolul important al *EFCA (European Fisheries Control Agency – Agenția Europeană de Control al Activităților de Pescuit)* în lupta împotriva pescuitului ilegal, nereglementat și nedeclarat în țările terțe”[116]

De reținut este faptul că, încă de la începutul documentului se reafirmă că, pentru statele membre, rămâne o prioritate cooperarea cu NATO.[117]

Al doilea domeniu de acțiune, *Maritime Awareness, Surveillance and Information Sharing (Cunoașterea Situației Maritime, Supravegherea și Distribuirea Informațiilor*), rebotezat și acesta, între timp cu denumirea de *Maritime awareness built upon close cooperation and information sharing (Cunoașterea situației maritime bazată pe o cooperare strânsă și pe schimbul de informații*), este analizat tot prin prisma realizărilor și nerealizărilor, dar, la fel ca în întreg documentul, formulările sunt foarte diplomatice, nepunctând tranșant elementele slabe, nerealizările și adoptând stilul „mângâierii pe creștet”. Punctul forte este reprezentat de corecțiile și adăugirile aplicate planului. Unele dintre cele mai importante elemente ale analizei acestui domeniu, ar fi:

---

[110] **** JOINT STAFF WORKING DOCUMENT On the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan,* Brussels, 22.6.2016 SWD(2016) 217 final, p. 4
[111] *Ibidem*, p. 5
[112] *Ibidem*
[113] *Ibidem*
[114] *Ibidem*
[115] *Ibidem*, p. 6
[116] *Ibidem*
[117] *Ibidem*, p. 4

- există decalaje între statele UE, în ceea ce privește punerea în aplicare a prevederilor din acest domeniu de acțiune[118];
- mai multe state membre au solicitat permiterea colaborării cu state terțe, nu numai la nivel regional, dar și mondial, în cadrul *CISE (Common Information Sharing Environment – Mediul Comun de Schimb de Informații)*, dar și consolidarea cooperării între diferite agenții ale UE (EFCA, EMSA, Frontex și Europol). De asemenea, s-a semnalat necesitatea unui *Manual CISE* și a dezvoltării, în continuare, a aplicației de raportare a operațiunilor comune *CISE (JORA - Joint Operation Risk Analysis – Analiza de Risc a Operațiilor Întrunite)*[119]*;*
- statele membre au sugerat că este necesar să se continue finanțarea din diferite surse a *EUROSUR (European Border Surveillance System – Sistemul European de Supraveghere a Frontierelor*)[120];
- câteva state membre au solicitat că nouă direcții de acțiune și o direcție principală de acțiune (Asigurarea unei coordonări adecvate între diferitele inițiative de supraveghere ale UE în UE și domeniul maritim mondial) să fie considerate îndeplinite și să fie scoase din program, aceasta însemnând că, în cea mai mare parte, direcțiile de acțiune din cadrul acestui domeniu de acțiune au fost îndeplinite[121]Rămâne de văzut!;
- un număr tot mai mare de autorități naționale cu interese în domeniul maritim (Poliție de Frontieră, Garda de Coastă, Vamă, Forțe Navale, Administrații Maritime și Costiere și Autorități de Control al Pescuitului) cooperează cu *Centrele Naționale de Coordonare EUROSUR*, care au devenit operaționale în perioada 2013-2014, pentru supravegherea frontierelor[122];
- *Centrele Naționale de Coordonare EUROSUR* cooperează îndeaproape cu *Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCC*) - *Centrele de Coordonare a Căutării și Salvării Maritime*, în unele state membre funcționând în aceiași locație. Schimbul de informații și cooperarea dintre centrele naționale de coordonare și MRCC a fost specificat în *Manualul EUROSUR*, care a fost adoptat de *Comisie* în decembrie 2015[123];
- în cursul anului 2015, *Frontex* a îmbunătățit în mod continuu *Serviciile de Fluidizare EUROSUR*, împreună cu sprijinul *Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (EMSA)*, al *Agenției Europene de Control al Pescuitului (EFCA)* și al *Centrului Satelitar al UE*[124], furnizând, în prezent 13

[118] *Ibidem*, p. 9
[119] *Ibidem*, p. 10
[120] *Ibidem*
[121] *Ibidem*, p. 11
[122] *Ibidem*, p. 12
[123] *Ibidem*
[124] Centrul Satelitar al Uniunii Europene (EU SatCen, anterior EUSC) este agenția Uniunii Europene (UE) care sprijină procesul decizional al UE în domeniul politicii externe și de securitate comune (PESC), inclusiv misiunile și operațiunile de gestionare a crizelor, prin

servicii, de la detectarea, monitorizarea și urmărirea navelor, până la detectarea anomaliilor, monitorizarea coastelor și a zonei prefrontaliere, condițiile meteorologice maritime și hărțile nautice, la diferite aplicații software, permițând, de exemplu, calcularea pozițiilor navelor cu migranți, aflate în derivă, ținând seama de tipul navelor, curenții marini și condițiile meteorologice[125].

- au fost inițiate demersurile pentru redactarea primei variante a *CISE Handbook*[126], deși acest manual, conform planului, avea termen de finalizare anul 2016. S-a considerat că este prematură apariția sa acum și următorul termen de finalizare a fost fixat pentru anul 2020.

Analiza celui de-al treilea domeniu de acțiune *"Capability Development (Dezvoltarea capabilităților)"*, nu face notă discordantă cu precedentele analize, mergând pe aceiași linie. Principalele nerealizări, concluzii și propuneri sunt:

- la nivel național, consolidarea cooperării dintre autoritățile care îndeplinesc funcții de pază de coastă în vederea consolidării abordărilor transsectoriale în materie de supraveghere în cadrul securității maritime este asigurată, de exemplu, de schimbul de date privind serviciul de trafic maritim (*VTS- Vessel Traffic Services*) și sistemele de monitorizare a navelor (*VMS – Vessel Monitoring System*) între aceste autorități naționale[127];
- mai multe state membre s-au referit la cooperarea în domeniul capacităților maritime polare, inclusiv prin menționarea proiectului care aparține *European Defence Agency (EDA) – Agenția Europeană de Apărare*, denumit *Project Team European Maritime Capabilities in the Arctic - Echipa de Proiect Capabilități Maritime Europene în Arctica* [128];
- modernizarea și standardizarea activelor aeriene, navale și maritime optimizate pentru misiuni de patrulare în domeniul maritim global sunt, de asemenea, în curs de desfășurare[129];
- se înregistrează, de asemenea, evoluții în cadrul acțiunii prioritare din *CDP (Capability Development Plan-Planul de Dezvoltare a Capabilităților)*, "Sisteme de supraveghere navală", inclusiv prin standardizarea, îmbunătățirea și creșterea capacităților operaționale în domeniul

---

furnizarea de produse și servicii rezultate din exploatarea activelor spațiale relevante și a datelor colaterale, inclusiv a imaginilor prin satelit și aeriene, precum și a serviciilor conexe. SatCen are sediul în Baza Aeriană Torrejón, situată în municipalitatea spaniolă cu același nume, în apropiere de Madrid. Directorul acestui centru este ambasadorul român Sorin Dumitru Ducaru

[125] **** JOINT STAFF WORKING DOCUMENT On the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan,* Brussels, 22.6.2016 SWD(2016) 217 final, p. 4

[126] *Ibidem*, p. 14

[127] *Ibidem*, p. 15

[128] *Ibidem*

[129] *Ibidem*, p. 16

sistemelor aeriene fără pilot, precum și în ceea ce privește proiectul *EDA (European Defence Agency – Agenția Europeană de Apărare),* al generației viitoare de nave *MCM (Mine Counter Measures- Măsuri Contra Minelor)*[130];

- legăturile de cooperare dintre agențiile UE, centrele de cercetare și centrele de excelență ale statelor membre, în domeniile dezvoltării capacităților, au fost raportate ca fiind stabilite, dar este necesară îmbunătățirea acestei activități[131];
- statele membre au recunoscut, de asemenea, necesitatea de a consolida în continuare planurile și politicile de securitate cibernetică pentru a garanta, în acest sens, planurile de securitate ale instalațiilor portuare[132];

Foarte important, niciuna din direcțiile și, implicit, direcțiile principale ale acestui domeniu de acțiune nu a fost finalizată, deși, două dintre cele trei direcții principale ale domeniului conțineau direcții de acțiune cu termen imediat (sub un an)

Cel de-al patrulea domeniu de acțiune, *Risk Management, Protection of Critical Maritime Infrastructure and Crisis Response (Gestionarea Riscurilor, Protecția Infrastructurii Maritime și Răspunsul la Crize)* și-a păstrat denumirea inițială și, printre altele, conține, în afară de unele nerealizări și o serie de concluzii și propuneri, care în opinia noastră, sunt relevante:

- în ceea ce privește securitatea cibernetică în sectorul maritim, ”statele membre au raportat cu privire la eforturile lor de punere în aplicare a directivelor necesare pentru a îndeplini un nivel ridicat de reziliență cibernetică”. Este, de asemenea, promovată securitatea cibernetică la bordul navelor.[133];
- sunt promovate investiții în noile echipamente și software IT, în vederea îmbunătățirii capacităților naționale de culegere și analiză a datelor privind siguranța maritimă și securitatea mediului[134];
- *Common Emergency Communication and Information System (Sistemului Comun de Comunicare și Informare în Caz de Urgență) - CECIS* și procedurilor comune elaborate pentru comunicarea în situații de criză și cererea de asistență maritimă, au fost realizate și colaborarea cu țările terțe[135];
- au fost elaborate inițiative naționale în ceea ce privește disponibilitatea de a face față amenințărilor la adresa securității[136];
- sunt înregistrate evoluții cu privire la modalitățile de utilizare în eficace a instrumentelor existente de schimb de informații, pe baza cooperării

[130] *Ibidem*
[131] *Ibidem*
[132] *Ibidem*
[133] *Ibidem*, p. 20
[134] *Ibidem*, p. 21
[135] *Ibidem*
[136] *Ibidem*

cu agențiile UE, printr-o perspectivă europeană transsectorială de conștientizare a situației maritime la nivelul strategic al UE[137];

- statele membre cooperează în vederea lansării unui buletin trimestrial mediteranean, care publică cele mai importante informații din surse publice, și care să acopere domeniile de acțiune din domeniul securității interne și externe. De asemenea, este prevăzut și un astfel de buletin pentru Atlantic[138];
- În ceea ce privește promovarea unei înțelegeri reciproce pentru creșterea interoperabilității între actorii din domeniul securității, în rapoarte se face trimitere la elaborarea de acțiuni privind punerea în aplicare a *Maritime Spatial Planning Directive (Directiva privind Amenajarea Spațiului Maritim)*[139]*;*
- „statele membre se așteaptă, de asemenea, să depună eforturi pentru dezvoltarea proceselor de partajare, după caz, a planurilor civilo-militare ale statelor membre în situații neprevăzute, de urgență și de intervenție" și de asemenea, colaborarea în vederea „identificării rutelor critice de tranzit energetic (în special în ceea ce privește creșterea transporturilor de *LNG (Liquefied Natural Gas – Gaze Naturale Lichefiate*), precum și a transporturilor nucleare/*MOX" (Mixed oxide fuel- Combustibil Nuclear Mixt**)*[140];
- "au fost raportate realizări privind lucrările interdepartamentale pentru protejarea patrimoniului arheologic subacvatic, inclusiv prin utilizarea radarelor de supraveghere și a informațiilor"[141]

De asemenea se fac referiri la activitățile Comisiei, a documentelor elaborate sau aflate în lucru, precum și asupra diverselor inițiative și propuneri ale statelor membre. De exemplu, s-a adus la cunoștință faptul că un document de lucru al personalului Comisiei privind securitatea cibernetică este în curs de elaborare[142], fapt ce este de o importanță deosebită, deoarece, amenințările

---

[137] *Ibidem*
[138] *Ibidem*, pp. 21-22
[139] *Ibidem*, p. 22
[140] *Ibidem*
[141] *Ibidem*, p. 23
[142] *Ibidem*, p. 25

* *Combustibilul nuclear mixt este format din ce puțin doi oxizi ai unor materiale radioactive, cum ar fi, de exemplu, amestecul de plutoniu cu uraniu natural, uraniu reprocesat sau uraniu sărăcit.*

** ***European Security and Defence College (ESDC) – Colegiul European de Securitate și Apărare*** *a fost înființat în anul 2005, cu scopul de a oferi educație la nivel strategic, în domeniul securității și apărării, în cadrul* ***The Common Security and Defence Policy (CSDP) – Politica de Securitate și Apărare Comun****, și de a oferi personal bine informat, atât în cadrul instituțiilor UE, cât și în statele membre ale UE. În prezent, acest colegiu depășește frontierele europene, cu scopul de a promova, în continuare, valorile UE și de a face schimb de bune practici în domeniul securității și apărării și cu alte state din afara UE*

cibernetice în domeniul maritim au devenit extrem de periculoase, așa cum am și arătat în capitolul II.

Ultimul capitol, capitolul V, *"Maritime Security Research and Innovation, Education and Training"(Securitatea Maritimă Cercetare și Inovare, Educație și Formare),* rebotezat *"Research, Education and Training for Maritime Security, Pillars of a Strong and Safer Europe"(Cercetare, Educație, și Instruire pentru Securitatea Maritimă, Piloni pentru o Europă Puternică și Sigură)* este cel mai teoretizat capitol, dar destul de analitic pentru o evaluare de principiu. Principalele probleme din acest capitol, în opinia noastră, care merită prezentate, sunt:

- *European Security and Defence College (ESDC)*** – *Colegiul European de Securitate și Apărare* a dezvoltat un curs pilot privind securitatea maritimă, care poate fi considerat o contribuție la dezvoltarea problemelor din acest domeniu[143];
- activitatea desfășurată în cadrul *Baltic Sea Strategy* (*Strategia pentru Marea Baltică)*, include siguranța și securitatea maritimă ca unul dintre domeniile sale prioritare[144];
- au fost raportate proiecte de cercetare pentru dezvoltarea de aplicații inovatoare pentru senzori cu scopul îmbunătățirii detectării timpurii și a urmăririi continue a navelor mici[145];
- *NIS WG3 (Working Group 3 – Grupul de Lucru 3)* din cadrul *Network and Information Security (NIS) Platform – Platforma de Securitate a Rețelelor și a Informațiilor* care este componentă a *European Union Agency for Cybersecurity (ENISA) - Agenția Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică*, a elaborat o agendă de cercetare strategică în domeniul securității cibernetice, în care sunt menționate porturile, transporturile și securitatea maritimă[146];
- s-a sugerat consolidarea utilizării tehnologiilor de apărare în domeniul securității maritime care pot fi aplicate în scopuri civile (sisteme radar, imagini prin satelit etc.), în vederea îmbunătățirii gradului de cunoaștere a situației în domeniul securității maritime[147]

Concluzia finală a acestui document este că „din rapoartele statelor membre și din ale altor servicii care contribuie la acest document reiese că un număr mare de aspecte identificate în *Strategia UE de Securitate Maritimă* și în *Planul* său *de Acțiune* sunt urmărite atât la nivelul UE, cât și la nivel național și că punerea în aplicare a *Planului de Acțiune al UE în materie de Securitate Maritimă* progresează bine"[148]

Pentru viitor, au fost identificate câteva domenii de interes, cărora, statele membre trebuie să le acorde un interes deosebit (**Fig. 51**) Situația dificilă în materie de securitate cu care se confruntă UE a generat o serie de strategii

[143] *Ibidem*, p. 26
[144] *Ibidem*, p. 27
[145] *Ibidem*
[146] *Ibidem*
[147] *Ibidem*, p. 29
[148] Ibidem, p. 33

sau politici la nivelul UE cu o concentrare sau o dimensiune de securitate, și anume *EU Global Strategy (Strategia Globală a UE), European Agenda on Security (Agenda Europeană privind Securitatea), European Migration Agenda (Agenda Europeană privind Migrația), Customs Risk Management Strategy (Strategia de Gestionare a Riscurilor Vamale), Hybrid Threats Strategy (Strategia privind Amenințările Hibride), Cyber Defence Policy Framework (Cadrul Politicii de Apărare Cibernetică), Comunicatul Comun pentru o Politică Integrată a Uniunii Europene pentru Regiunea Arctică).*

Practic, UE nu duce lipsă de documente, ci de mai multă, mai coordonată și mai concretă acțiune, deoarece apare riscul ca documentele să devină mai importante decât realizarea lor.

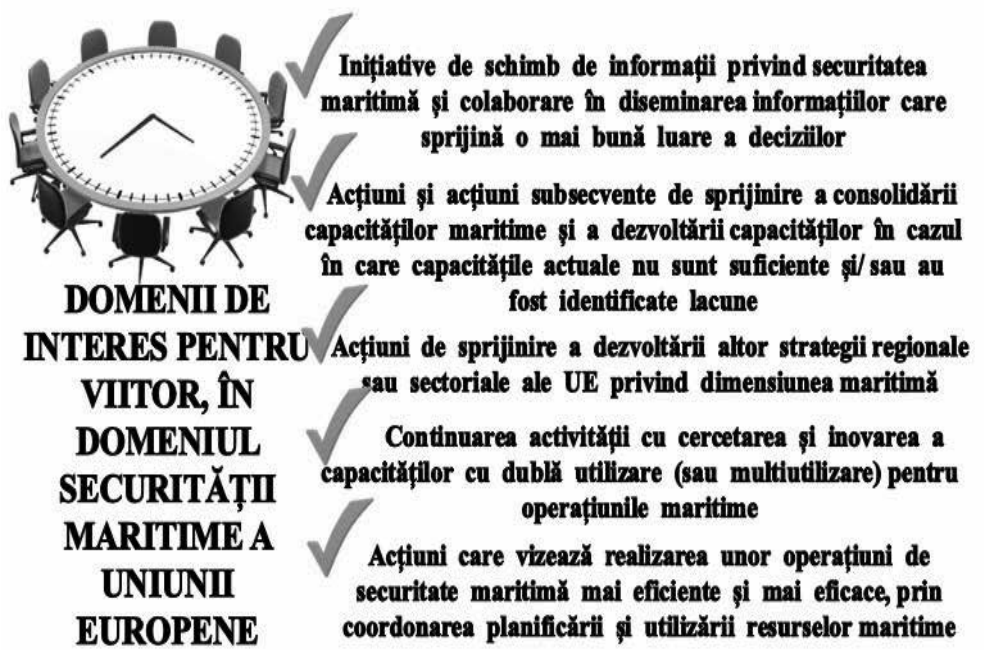


Fig. 51 Domenii de interes pentru viitor, în domeniul securității maritime a Uniunii Europene

Sursa informațiilor: JOINT STAFF WORKING DOCUMENT On the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan, Brussels, 22.6.2016 SWD(2016) 217 final, p. 33

Implicarea a sute de entități europene, naționale sau regionale în finalizarea acțională a planului de implementare a strategiei este greoaie și apar dese probleme de înțelegere a sensului corect al unor formulări teoretice, viziuni proprii de acțiune practică, uneori discordante, coordonare extrem de greoaie și sufocată de birocrație, sisteme diferite de evaluare și autoevaluare, dar și orgolii neascunse și tendințe hegemonice. Mai mult, implicarea și a altor țări din afara UE, presupune o serie de activități specifice de negociere,

sincronizare, cooperare, coordonare și, mai ales, de aplicabilitate practică, eficientă și durabilă.

De asemenea, modul în care fiecare țară reușește să implementeze cele convenite în strategie și planul său de aplicare, este diferit, discordant, uneori, cu inițiative proprii în anumite direcții de acțiune sau chiar cu direcții principale de acțiune proprii și, mai ales cu interese naționale certe, care, în unele cazuri, de ce să nu o spunem, prevalează celor europene.

Anul următor, 2017, este prezentat un al doilea raport privitor la implementarea *Planului de Acțiune al Strategiei de Securitate Maritimă a Uniunii Europene*, care abordează analitic domeniile, direcțiile principale și direcțiile de acțiune, aduce o serie de modificări de formă (de exemplu, domeniile de acțiune sunt redenumite „focus areas" sau „priority areas"), dar și de conținut, de termene și responsabilități și inserează câteva concluzii reieșite din evoluția situației de ansamblu din domeniul maritim, cum ar fi:

- „Nu numai că riscurile și amenințările la adresa securității pe mările noastre devin din ce în ce mai complexe, dar deteriorarea situației generale din zonele de vecinătate, din ultimii ani, a generat noi provocări, inclusiv creșteri puternice ale migrației în regiunea mediteraneeană, trafic de persoane și trafic de migranți"[149];
- „procesul de punere în aplicare progresează bine... strategia a condus la o schimbare importantă de mentalitate în rândul actorilor de securitate maritimă"[150];
- „după trei ani, s-au înregistrat progrese considerabile" și „planul de acțiune este, prin natura sa, un plan continuu, din acest motiv fiind necesară o revizuire, pentru ca politica (în domeniu, n.n.) să rămâne aptă pentru provocările actuale și viitoare"[151];
- „Planul de Acțiune face obiectul unei evaluări a progreselor și al unei posibile revizuiri, în conformitate cu prioritățile politice și va trebui să elimine acțiunile care fie au fost puse în aplicare sau nu mai sunt relevante sau care au devenit redundante"[152]

Nu vom intra în amănunte în ceea ce privește acest document, deoarece reia probleme din primul raport, pe de-o parte și este destul de voluminos, pe de

[149] *** *JOINT STAFF WORKING DOCUMENT Second report on the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan*, Brussels, 14.6.2017, SWD(2017) 238 final, p. 3
[150] *Ibidem*
[151] *Ibidem*, p. 4
[152] *Ibidem*

altă parte, așa că ne vom opri asupra ultimului document important, apărut până acum, referitor la Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii europene..

În anul 2018, Consiliul Uniunii Europene a prezentat concluziile asupra revizuirii *Planului de Acțiune al Strategiei Maritime de Securitate*, așa cum a fost adoptat de către Consiliul pentru Afaceri Generale. Practic, se schimbă structura de analiză (obicei de bază în UE, probabil datorat sintagmei „c-așa-i mai bine"), împărțind activitățile, direcțiile de acțiune, direcțiile principale de acțiune și domeniile de acțiune, în două părți mari:

1. *Horizontal Actions (Acțiuni pe Orizontală)*[153];
2. *Regional and Global Maritime Affairs(Afaceri Maritime Regionale și Globale*)[154]

Nu vom face o analiză nici a acestei revizuiri de plan, deoarece nu ne-am propus să prezentăm în amănunt documente ale UE și ne vom limita doar la faptul că termenele sunt pe termen mediu și scurt (dispare noțiunea de termen imediat) și că, la fiecare activitate, sunt nominalizate structurile responsabile.

Documentele pe care le-am abordat mai pe larg, au fost cele care sunt mai importante și le-am prezentat spre exemplificare, în speranța că cei interesați le vor citi la sursă, adică pe site-ul Uniunii Europene, iar cei care le cunosc la nivel aprofundat ne vor înțelege dorința de a le prezenta la cât mai mulți truditori în domeniul maritim, situați pe diferite paliere ierarhice și profesionale.

În continuare, ne vom întoarce nițel în timp și vom face o scurtă prezentare a unei structuri care s-a născut înaintea Strategiei de Securitate a Uniunii Europene, ba, mai mult, și înaintea primelor elemente de politică navală a acesteia, ceea ce dovedește că toate cele prezentate mai sus au apărut datorită necesității și, de ce nu, datorită creșterii în importanță a securității maritime, ca urmare a aspectelor pe care le-am prezentat în capitolul II și, evident, și ca urmare a creșterii interesului pentru studiul acestei probleme, așa cum am arătat în capitolul I al acestei lucrări.

III.7.2 Agenția Europeană de Siguranță Maritimă - European Maritime Safety Agency (EMSA)

Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency - Regulamentul (CE) NR. 1406/2002 al Parlamentului european și al Consiliului

---

[153] **** Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan (26 June 2018),* 10494/18 , General Secretariat of the Council, Brussels, 26 June 2018, pp. 10-22

[154] *Ibidem*, pp. 23-29

din 27 iunie 2002, de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă este documentul care consfințește nașterea acestei foarte importante agenții, cu sediul la Lisabona, pentru domeniul maritim european și numai.

Cu caracter general, această agenție trebuia să reprezinte un organ tehnic care să furnizeze Comunității Europene mijloacele necesare „pentru a acționa eficient în scopul îmbunătățirii normelor referitoare la siguranța maritimă în ansamblu, precum și la prevenirea poluării cauzate de navele maritime”[155], fapt reiterat și la art. 1, alin (2), mai detaliat, unde se arată că: „Agenția furnizează statelor membre și Comisiei asistența tehnică și științifică necesară precum și expertiză de înalt nivel pentru a le ajuta să aplice corect legislația comunitară în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime, să monitorizeze aplicarea acesteia și să evalueze eficiența măsurilor în derulare”[156].

Conform art. 2, agenția are următoarele atribuții[157]:

„(a) sprijină Comisia, dacă este cazul, la desfășurarea lucrărilor pregătitoare pentru actualizarea și dezvoltarea legislației comunitare în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime, în special în funcție de evoluția legislației internaționale în acest domeniu. Această atribuție include analiza proiectelor de cercetare în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime;

(b) sprijină Comisia la punerea eficientă în aplicare a legislației comunitare în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime în întreg spațiul comunitar. Agenția trebuie, în principal:

(i) să monitorizeze funcționarea globală a regimului comunitar de control exercitat de statul de port, eventual prin vizite în statele membre, și propune Comisiei posibile îmbunătățiri în acest domeniu;

(ii) acordă Comisiei asistența tehnică necesară pentru a lua parte la activitățile organismelor tehnice ale *Memorandumului de înțelegere de la Paris cu privire la controlul navelor de către statul de port*[158];

---

[155] *** *REGULATION (EC) No 1406/2002 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency*, Done at Luxembourg, 27 June 2002., Official Journal of the European Communities L 208/1, 5.8.2002, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 07/vol. 9, p. 152

[156] *Ibidem*, p. 154

[157] *Ibidem*, pp. 154-155

[158] *** *Paris Memorandum of Understanding on port State control*, semnat la Paris pe 26 ianuarie 1982 (n.n) și la care România a aderat în anul 2007. State Port Control este înțeles în sensul de autoritate națională de control în portul care se află pe teritoriul unui stat. În România, această autoritate este Autoritatea Navală Română care își exercită atribuțiile prin structurile sale componente, cum ar fi căpităniile de porturi, în baza O.G. 19/1997, privind transporturile, republicata, aprobata prin Legea 197/1998; O.G. 42/1997 privind transportul maritim si pe cai navigabile interioare republicata, aprobata prin LEGEA 412/2002, modificata si completata; H.G. 1133/2002 privind organizarea si functionarea Autoritatii

(iii) sprijină Comisia la îndeplinirea tuturor sarcinilor încredințate acesteia prin legislația comunitară existentă și viitoare în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime, în special legislația referitoare la societățile de clasificare, siguranța navelor de pasageri, precum și cea referitoare la siguranța, formarea profesională, certificarea și cartul efectuat de echipajele navelor;;

c) colaborează cu statele membre pentru:

(i) organizarea, dacă este cazul, de activități pertinente de formare profesională în domeniile care cad în competența statului de port și statului de pavilion;

(ii) elaborarea de soluții tehnice și furnizarea de asistență tehnică pentru punerea în aplicare a legislației comunitare;

(d) facilitează cooperarea între statele membre și Comisie în domeniul reglementat de *Directiva 2002/59/CE*[159]. În special, Agenția:

(i) promovează cooperarea între statele riverane din zonele maritime respective în domeniile acoperite de această directivă;

(ii) creează și exploatează orice sistem de informații necesar pentru atingerea obiectivelor prevăzute în această directivă;

e) facilitează cooperarea între statele membre și Comisie, luând în considerare sistemele juridice diferite din statele membre, în vederea elaborării unei metodologii comune de anchetare a accidentelor maritime conform principiilor convenite la nivel internațional, sprijinind statele membre în activitățile de anchetă referitoare la accidente maritime grave și în efectuarea unei analize a rapoartelor existente privind investigarea (accidentelor;

(f) furnizează Comisiei și statelor membre informații și date obiective, fiabile și comparabile privind siguranța maritimă și poluarea cauzată de nave, pentru a le da posibilitatea să adopte măsurile necesare de îmbunătățire a siguranței maritime și prevenire a poluării cauzate de navele maritime și să evalueze eficiența măsurilor deja în vigoare. Aceste atribuții includ colectarea, înregistrarea și evaluarea de date tehnice în domeniul siguranței maritime și traficului maritim, precum și în domeniul poluării marine, atât accidentale cât și deliberate, exploatarea sistematică a bazelor de date existente, inclusiv

---

Navale Române; H.G. 245/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a O.G. 42/1997

[159] *** *DIRECTIVE 2002/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 June 2002establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC* (OJ L 208, 5.8.2002, p. 10), Amended by: *Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009*, L 131 101 28.5.2009 and *Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009*, L 131 114 28.5.2009

îmbogățirea lor reciprocă, și, dacă este cazul, crearea de baze de date suplimentare. Pe baza datelor colectate, Agenția sprijină Comisia să publice la fiecare șase luni informații referitoare la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare ca urmare a aplicării *Directivei 95/21/CE din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în cazul navelor care fac escală în porturile comunitare și navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale referitoare la siguranța navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor (Controlul Statului de Port)*. De asemenea, Agenția va sprijini Comisia și statele membre în activitățile acestora de îmbunătățire a identificării și urmăririi navelor care fac deversări ilegale;

(g) în cursul negocierilor cu statele candidate la aderare, Agenția poate acorda asistență tehnică cu privire la punerea în aplicare a legislației comunitare în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării cauzate de navele maritime. Această îndatorire este executată în coordonare cu programele de cooperare regională existente și include, după caz, organizarea de activități de formare profesională în acest domeniu. ”

De-a lungul anilor, această agenție a evoluat semnificativ, în special prin diversificarea modalităților de acțiune, dar și prin adaptarea la transformările rapide prin care trece mediul maritim. Sunt multe de spus (practic, ar trebui să alocăm un capitol numai prezentării activităților pe care le desfășoară această agenție și legislației care stă la baza acestei activități, dar ne vom referi doar la aspectele esențiale.

În primul rând, activitatea agenției are la bază o serie de acte normative care îi asigură deplina legalitate în funcționare și acțiune. Această legislație este în deplină corespondență cu atribuțiile agenției în ceea ce privește siguranța și securitatea maritimă și, trebuie să subliniem faptul că, deși în documentele inițiale ale agenției se vorbea numai de siguranță în domeniul maritim (referindu-se, în principal, la siguranța navigației), în timp, odată cu evoluția preocupărilor de studiere a securității maritime, apare și termenul de securitate maritimă, fiind folosit chiar foarte des și, mai ales, în sensul de creator de siguranță (în mod concret și predominant, așa cum am arătat, în ceea ce se înțelege prin „siguranța navigației” care este principala cerință în domeniul maritim și care trebuie să aibă caracter continuu și deplin).

Pentru implementarea legislației specifice, EMSA are mai multe sarcini, în acest sens cea mai importantă fiind ***Investigation of Marine Casualty*** **(*Invesigarea Accidentelor Maritime)*** (**Fig. 52**), EMSA fiind „responsabilă de

furnizarea de asistență tehnică pentru punerea în aplicare a Directivei 2009/18/CE de stabilire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul transportului maritim”[160].

Investigarea accidentelor și incidentelor de navigație este atributul fiecărui stat, care trebuie să aibă un corp propriu, competent, de investigații.

Structura corespondentă în România este *Compartimentul Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale* din cadrul *Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor*. Nu vom aborda probleme legate de activitatea acestei structuri, atribuții etc., deoarece acestea vor fi subiectul prezentării și analizei pe care o vom face într-un capitol următor.

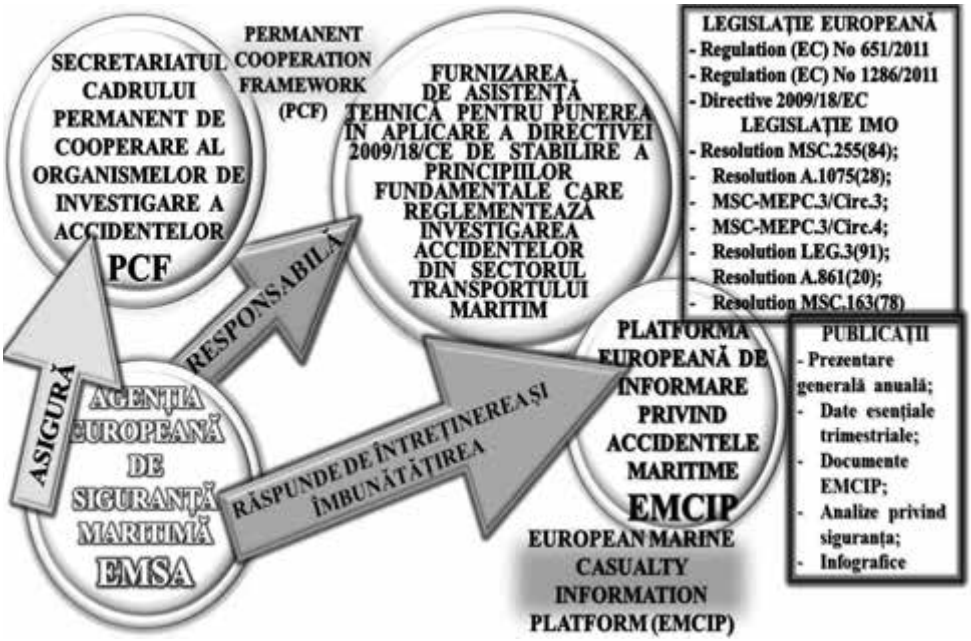


Fig. 52 Activitatea de investigare a accidentelor de navigație a Agenției Europene de Siguranță Maritimă
Sursa informațiilor: http://www.emsa.europa.eu/about-investigation-of-marine-casualties.html

Pentru o permanentă cooperare între corpurile naționale de investigare a accidentelor de navigație, statele membre au creat, cu sprijinul Comisiei Europene, *Permanent Framework for Cooperation for Accident Investigation in the Maritime Transport Sector (PCF) - Cadrul Permanent de Cooperare* de *Investigare a Accidentelor din Sectorul Transportului Maritim*, în conformitate cu art. 10 al *Directivei 2009/18/EC*. Acesta desfășoară activități anuale

[160] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation.html

întrunite, în urma cărora sunt date publicității așa-numitele „salient points" (puncte importante), reieșite din lucrările acestor întâlniri.[161]

Începând cu iunie 2011, a devenit operațională *European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) - Platforma Europeană de Informare privind Accidentele Maritime* care este o bază de date și un sistem de distribuție a datelor operat de către *EMSA, Comisia Europeană* și statele membre ale UE/EEA și, la baza activității acestei platforme avem prevederile *Directivei 2009/18/CE, articolul 17 alineatul (4).* [162]

Aceasta are o serie de beneficii pentru cei ce au nevoie de ea și pentru cei care lucrează la diferite studii de specialitate, deoarece contribuie la[163]:

- îmbunătățirea ansamblului de informare cu privire la accidentele și incidentele maritime;
- extinderea și aprofundarea analizei rezultatelor investigațiilor privind accidentele;
- furnizarea de informații la prima vedere, care să permită identificarea și crearea de profiluri generale ale riscurilor;
- împărtășirea lecțiilor învățate și a problemelor de siguranță detectate în cursul investigațiilor privind siguranța

Trebuie să menționăm și faptul că *EMCIP* este conectat la *Global Integrated Shipping Information System (GISIS) - Sistemul Global Integrat de Informații privind Transportul Maritim*, care este gestionat de către IMO, în acest fel „sprijinind difuzarea datelor de investigație raportate de statele membre ale UE/SEE la nivel mondial, fără nicio dublare a eforturilor"[164]

Altă sarcină a *EMSA* se referă la ***Mediu***, cu accent pe problema poluării, deoarece, deși transportul maritim este considerat cel mai puțin poluant, în ceea ce privește emisiile de gaze de seră (în special CO_2), emisiile datorate navelor reprezintă aproape 3% din valorile globale și, dacă nu se iau măsuri urgente și adecvate, procentul va crește la 5% până în anul 2050. [165] *EMSA* asigură asistență tehnică *Comisiei* în ceea ce privește emisiile de *GHG (Greenhouse Gas) – Gaze de Seră*, provenite de la nave, în special în ceea ce privește urmărirea evoluțiilor internaționale în curs[166] și, pentru aceasta, cooperează cu instituții de prestigiu din domeniu.

Alte probleme legate de emisiile în mediu, care sunt gestionate de *EMSA* sunt: problema oxizilor de sulf, eliberați în atmosferă (în special a dioxidului de sulf – SO_2), substanțe care diminuează stratul de ozon (clorofluorocarbon, hydroclorofluorocarbon, hydrobromoflurocarbon, haloni,

[161] http://www.emsa.europa.eu/pcf.html
[162] http://www.emsa.europa.eu/emcip.html
[163] *Ibidem*
[164] *Ibidem*
[165] http://www.emsa.europa.eu/main/air-pollution/greenhouse-gases.html
[166] *Ibidem*

methyl bromide, tetraclorură de carbon, methyl cloroform, precum și compuși organici volatili. Toate acțiunile EMSA, legate de emisiile de mediu, sunt în deplină concordanță cu prevederile *MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – Convenția Internațională pentru Prevenirea Poluării de către Nave), Anexa VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships – Reguli pentru Prevenirea Poluării Aerului de către Nave.*[167]

Directiva (UE) 2016/802, este instrumentul de bază al agenției pentru utilizarea metodelor de reducere a emisiilor (*Emission Abatement Methods - EAM)* ca alternativă la combustibilii marini tradiționali, specificând faptul că ”ar trebui să fie permisă pe navele indiferent de pavilion, în porturi, mări teritoriale și zone economice exclusive ale UE”.[168]

O altă direcție de acțiune, tot în domeniul mediului, a agenției, este în conformitate cu *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmental Sound Recycling of Ships (HKC) - Convenția internațională de la Hong Kong pentru reciclarea sigură și ecologică a navelor*, adoptată pe 15 mai 2009, de către o conferință diplomatică a IMO. Această convenție se referă la „proiectarea, construcția, exploatarea și pregătirea navelor, astfel încât să faciliteze reciclarea sigură și ecologică, fără a compromite siguranța și eficiența operațională a navelor; exploatarea instalațiilor de reciclare a navelor într-un mod sigur și ecologic”[169]

Regulamentul UE privind reciclarea navelor (1257/2013) a venit ca un răspuns la convenție și a intrat în vigoare la 30 decembrie 2013, pentru a reduce impactul negativ legat de reciclarea navelor sub pavilion UE, el devansând ratificarea și intrarea în vigoare a *Convenției de la Hong Kong*, deoarece s-a dorit o mai rapidă punere în aplicare a convenției.

Creșterea substanțială a cantității de deșeuri de la bordul navelor, și presiunea asupra capacităților existente a facilităților de preluare din porturi, a

---

[167] *** MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships Amended by Resolution MEPC.111(50) Amended by Resolution MEPC.115(51) Amended by Resolution MEPC.116(51), Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005), http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx

[168] *** *Directive (EU) 2016/802 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels,* art. 8, al. 1, OJ L 132, 21.5.2016, p. 58–78

[169] *** *ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009,* Agenda item 8, ANNEX REGULATIONS FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, Chapter 1 - GENERAL PROVISIONS, Regulation 2 - General applicability, SR/CONF/45, 19 May 2009, p. 14

determinat ca subiectul facilităților portuare să intre în preocupările agenției, subliniindu-se faptul că „Timp de secole, majoritatea deșeurilor generate la bord au ajuns în oceane și mări. În prezent, transportul maritim reprezintă aproximativ 20% din evacuările globale în mare. Impactul acestor evacuări este bine cunoscut, de la poluarea chimică, care poate afecta aciditatea apelor oceanului sau poate adăuga substanțe chimice în lanțul alimentar, efectuând ulterior viața marină și sănătatea umană, până la moartea vieții marine, deoarece resturile nedigerabile, nedegradabile și plasticul sunt consumate din greșeală de animalele marine. Deșeurile marine pot afecta, de asemenea, atât valoarea naturală, cât și valoarea economică a țărmului."[170]

Din aceste rațiuni, *Directiva UE 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave și a reziduurilor de încărcătură*[171], care se aliniază La Convenția IMO MARPOL 73/78 (*Convenția internațională pentru protecția poluării de către nave din 1973*, modificată *prin Protocolul din 1978*)[172], vizează reducerea poluării cauzate de deșeurile produse de nave.

Deoarece aplicarea regulilor în cele peste 1000 de porturi maritime din UE a fost însoțită de multe dezacorduri, *EMSA* a fost însărcinată să ofere, Comisiei și statelor membre, sprijin tehnic și orientări pentru a realiza o interpretare și o punere în aplicare armonizate a *Directiva UE 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave și a reziduurilor de încărcătură*. Practic, acesta este rolul EMSA în această problemă.

Am prezentat și am detaliat, în anumite părți, principalele elemente ale acestei importante sarcini a *EMSA*, referitoare la mediu, la acestea adăugându-se și referirile la „anti-fouling systems" (sistemele anti-depuneri pe corpul navei), cunoscute în lumea marinarilor, în principal ca "pituri antivegetative", care au rolul de a îndepărta "barba" de pe corpul navelor. La acestea se adaugă și diferite substanțe cu care se tratează corpul navei și diferite dispozitive de curățare. De asemenea, la acestea se adaugă și apele de balast care, încă, nu au făcut subiectul vreunei reglementări a UE.

---

170 http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/port-waste-reception-facilities.html

171 *** *Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues - Commission declaration*, OJ L 332, 28.12.2000, p. 81–90, Special edition in Romanian: Chapter 07, Volume 008, pp. 22 - 30

172 *** *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II), http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/intro/index.htm

În ceea ce privește ***Echipamentele Maritime***, *Directiva 2014/90/UE*[173] a *Parlamentului European* și a *Consiliului* „stabilește norme comune pentru certificarea echipamentelor maritime și intenționează să elimine diferențele în ceea ce privește interpretarea și punerea în aplicare a standardelor internaționale prin intermediul unui set clar de cerințe și al unor proceduri uniforme de certificare. În primul articol al acestei directive se arată că „Obiectivul prezentei directive este de a spori siguranța pe mare și de a preveni poluarea marină prin aplicarea instrumentelor internaționale relevante referitoare la echipamentele maritime care urmează să fie plasate la bordul navelor UE și pentru a asigura libera circulație a acestor echipamente în cadrul Uniunii”[174]

Această directivă impune *Comisiei Europene* o serie de cerințe esențiale (**Fig. 53**), ale căror elemente tehnice au devenit responsabilitatea *EMSA*.

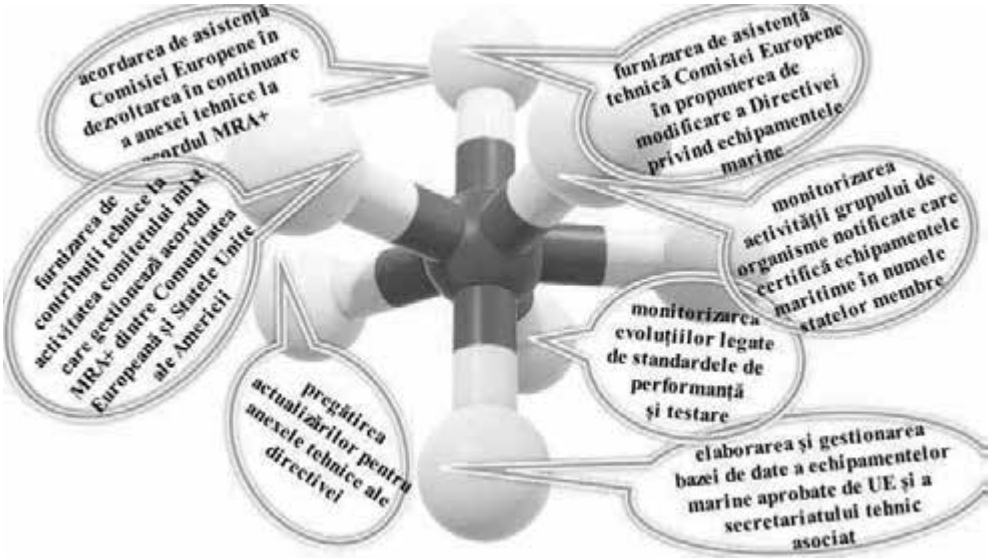


Fig. 53 Cerințe esențiale impuse Comisiei Europene, de către Directiva 2014/90/UE, ale căror elemente tehnice sunt responsabilitatea EMSA

Sursa informațiilor: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/marine-equipment.html *MRA+ (Mutual Recognition Agreement)

O altă sarcină a agenției este cea referitoare la ***Locurile de Refugiu”***, fiind o aplicare a instrucțiunilor IMO privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență, adoptate prin *Rezoluția A.949(23)*, în anul 2003 și a

[173] **** DIRECTIVE 2014/90/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 July 2014 on marine equipment and repealing Council Directive 96/98/EC (Text with EEA relevance)*, L 257/146, 28.8.2014

[174] *DIRECTIVE 2014/90/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 July 2014 on marine equipment and repealing Council Directive 96/98/EC*, Official Journal of the European Union, L 257/146, 28.8.2014, art.1

Directivei 2002/59 a UE, din 27 iunie 2002, de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare a traficului maritim, în care, la articolul 20, impune statelor membre să stabilească planuri naționale pentru a aborda problema locurilor de refugiu pentru navele aflate în pericol.

În conformitate cu directiva, "navă care are nevoie de asistență" înseamnă, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției SAR privind căutarea și salvarea pe mare, o navă într-o situație care ar putea duce la pierderea acesteia sau la un pericol pentru mediu sau navigație. Un "loc de refugiu" înseamnă un port, o parte a unui port sau o altă dană sau ancoraj de protecție sau orice altă zonă protejată identificată de un stat membru pentru adăpostirea navelor aflate în pericol[175].

Aportul *EMSA* la acest demers a fost de a organiza, pe 8 mai 2003, reuniunea de experți care au convenit asupra principiilor comune care să stea la baza stabilirii planurilor naționale de aplicare a art. 20 al directivei. După întocmirea planurilor naționale, *EMSA* a verificat aceste planuri și a întocmit un raport pe care l-a trimis Comisiei Europene, arătând că sunt necesare informații suplimentare cu privire la punerea în aplicare operațională a măsurilor naționale.

Ca urmare, a apărut *Directiva 2009/17*, care prevedea ”un conținut mai elaborat al planurilor de refugiu și un rol important al autorității competente în ceea ce privește evaluarea situației și luarea deciziilor”.[176]

În 2013, a fost creat, sub președinția Comisiei Europene, *Grupul de Cooperare privind Locurile de Refugiu*, EMSA oferind sprijin acestui grup, prin organizarea unei serii de reuniuni.

Un alt aspect important pentru securitatea maritimă este intrarea în funcție, în mai 2000, a *Sistemului Equasis*[177], care colecționează și pune la dispoziție, gratuit, informații despre întreaga flotă mondială, privind calitatea și siguranța navelor. Datele se referă la peste 85.000 de nave, iar informațiile provin de la peste 50 de surse de mare încredere (IMO, marile societăți de asigurare, EMSA etc.)[178]

EMSA găzduiește și asigură ***Unitatea de Management a Equasis***, aceasta fiind o altă sarcină importantă a EMSA, fiind, practic, elementul central al acestui sistem.

---

[175] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html
[176] *Ibidem*
[177] http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage
[178] http://www.emsa.europa.eu/equasis-statistics.html

O altă sarcină, extrem de importantă, este cea numită ***Port State Control***, și care, cum am arătat într-o notă de subsol anterioară, este, practic, instituția de control a navelor, echipajelor și încărcăturii, care se exercită de către autoritatea națională căreia i se subordonează portul unde se execută acest control. În cazul României, aceasta este *Autoritatea Navală Română.*

Directiva 2009/16/CE a intrat în vigoare la 17 iunie 2009 și a început să fie aplicată de la 1 ianuarie 2011, înlocuind *Directiva 95/21/CE,* din anul 1995.

Ulterior, a fost modificată de *Directiva 2013/38/UE*, care a intrat în vigoare la 20 august 2013, permițând *PSCOs (State Port Controls)* să pună în aplicare *Convenția MLC - Maritime Labour Convention* (*Convenția privind Munca în Domeniul Maritim*).[179] Dispozițiile modificate s-au aplicat în urma transpunerii în legislația națională a statelor membre, termenul limită fiind data de 21 noiembrie 2014.

Pentru aducerea la îndeplinire a acestei sarcini, agenția are un rol extrem de important și îndeplinește un număr de 10 sarcini de sprijin în acest domeniu, pentru a asigura eficacitatea globală a sistemului de „control al statului de port" al UE[180]. Nu vom insista asupra acestora, dar nu vom trece mai departe fără a enumera două dintre aceste sarcini de sprijin, care, în opinia noastră sunt cele mai importante, acestea fiind acordarea de asistență tehnică Comisiei și statelor membre în legătură cu punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE, așa cum a fost aceasta amendată și furnizarea de statistici, informații și date, Comisiei și statelor membre.

Ship Safety Standards (Standarde de siguranță ale Navelor) este o altă sarcină a *EMSA*, din categoria celor prezentate mai de sus, numite „sarcini de implementare", deoarece, în principal, se axează pe implementarea unor convenții, directive, reguli, instrucțiuni etc.

Monitorizarea activității IMO în domeniul standardelor de siguranță a navelor, inclusiv raportarea evoluțiilor legislației internaționale relevante face parte din sarcinile agenției. Această sarcină presupune evaluarea tehnică a observațiilor IMO și asistență tehnică în pregătirea observațiilor adresate IMO, după caz[181]. Se contribuie la monitorizarea evoluțiilor privind o serie de probleme privind standardele de siguranță (**Fig. 54**) și se oferă sprijin tehnic

---

[179] *Maritime Labour Convention*, 2006, as amended (MLC, 2006) (Entry into force: 20 Aug 2013), Adoption: 94th ILC (International Labour Conference) session (23 Feb 2006), Geneva, 2006, https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:92:0:::::

[180] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html

[181] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/ship-safety-standards.html

acolo unde este necesară revizuirea, pentru a modifica legislația UE în lumina noilor reglementări internaționale[182].

Fig. 54 Contribuția EMSA la monitorizare evoluției problemelor legate de standardele de siguranță
Sursa informațiilor: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/ship-safety-standards.html

De asemenea, EMSA continuă să ofere asistență tehnică în legătură cu Regulamentul 336/2006/CE privind *Regulation 336/2006/EC on the International Safety Management Code (ISM) - Codul Internațional de Management al Siguranței*.

Nu vom stărui mai mult la această sarcină a agenției, deoarece ea se află în dinamică și orice afirmație de moment devine caducă în timp.

EMSA oferă statelor membre mijloacele necesare pentru a acționa în mod eficace pentru a consolida normele generale de siguranță maritimă și de prevenire a poluării cauzate de nave. În acest sens, EMSA sprijină consolidarea capacității naționale necesare pentru punerea în aplicare a actelor juridice relevante ale Uniunii. Practic, ***Capacity Building (Consolidarea Capacității)***, este o altă sarcină importantă din categoria sarcinilor de implementare ale EMSA.

[182] *Ibidem*

Cel mai relevant, acest aspect este surprins în schema aflată pe site-ul agenției (**Fig. 55**), unde sunt prezentate domeniile în care agenția contribuie la consolidarea capacității.

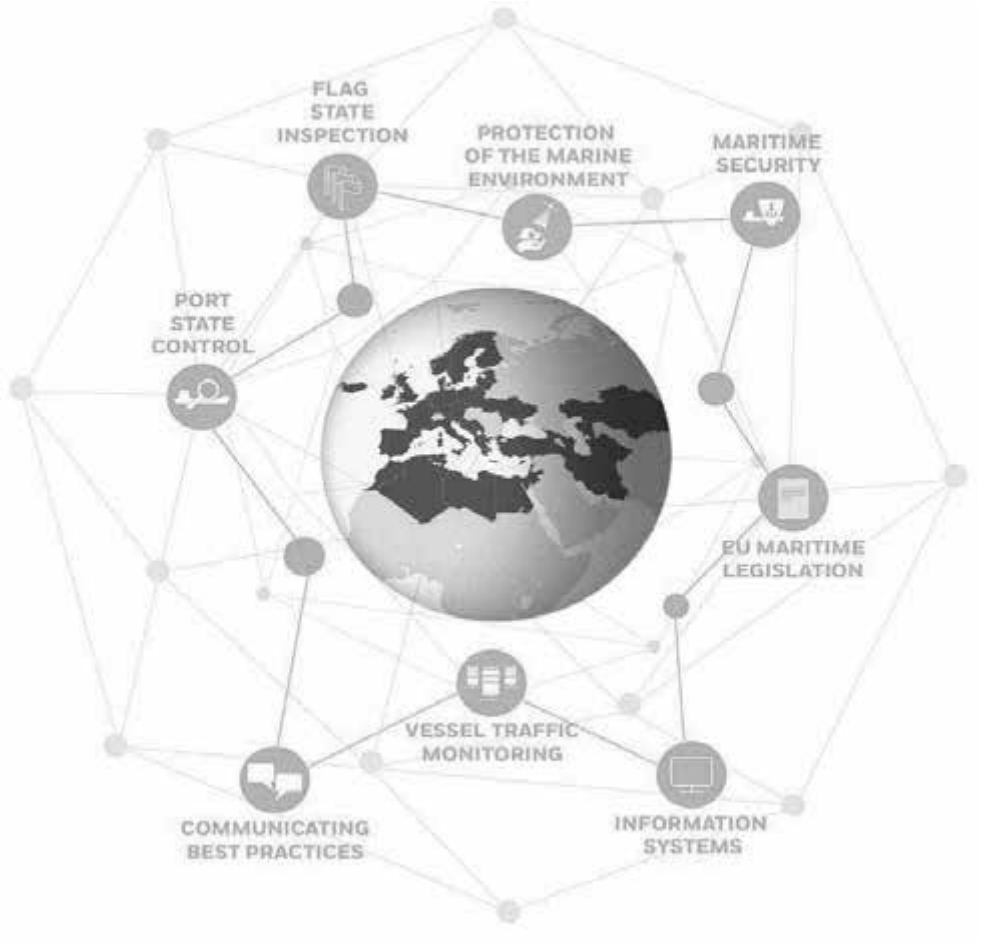


Fig. 55 Domeniile în care EMSA contribuie la consolidarea capacității statelor membre
Sursa: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

În cadrul acestei sarcini, *EMSA* oferă instruire, asistență și cooperare atât în ceea ce privește siguranța maritimă, cât și securitatea maritimă, nu numai

pentru statele membre, dar și pentru alte state europene, în cadrul proiectelor *SAFEMED IV* [183]și *Black and Caspian Sea*[184].

Ship Inspection Support (Suport pentru Inspecția Navelor) este o altă sarcină a *EMSA*, în care programul ***THETIS*** este pilonul său principal (**Fig. 56**), fiind o bază de date a UE, referitoare la inspecții, raportare, monitorizare și verificare, la care se adaugă și alte soluții tehnice, cum ar *THETIS-EU, THETIS MRV, RuleCheck* și *MaCKs*, menite să sprijine punerea în aplicare uniformă a actelor juridice ale UE, precum și pentru a consolidarea capacităților statelor membre.

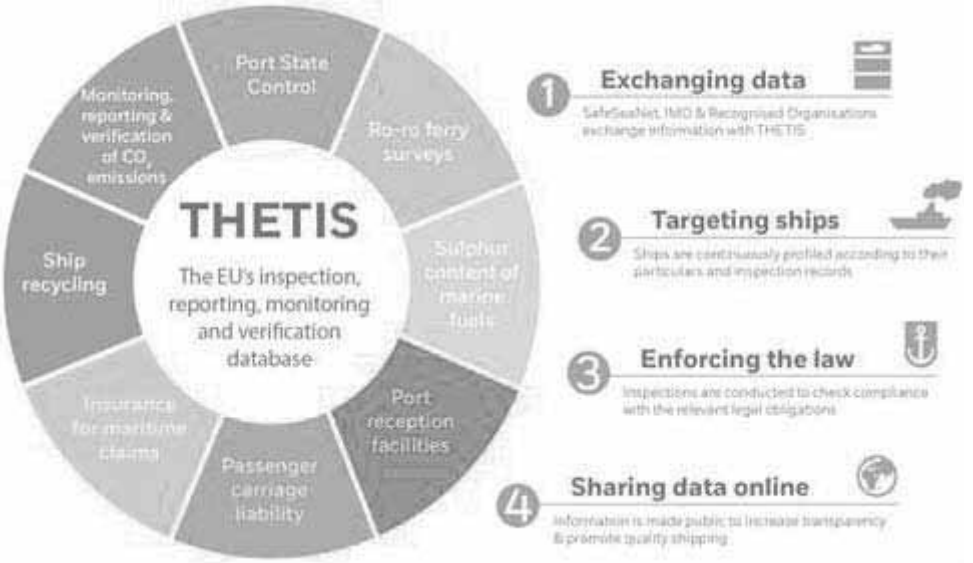


Fig. 56 Baza de date THETIS, a inspecțiilor, raportărilor, monitorizărilor și verificărilor

Sursa: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/ship-inspection-support.html

Nu vom insista asupra acestor soluții tehnice, deoarece se referă la probleme pe care le-am prezentat, anterior, mai amănunțit. Practic, aceste soluții tehnice completează o serie de goluri constatate în ceea ce privește legislația și, în același timp, asigură sprijin statelor membre în înțelegerea și implementarea corectă a documentelor UE referitoare la securitatea maritimă, siguranța maritimă și mediu.

Verificarea punerii în aplicare a legislației UE privind siguranța și securitatea maritimă rămâne o sarcină esențială și a agenției.

---

183 http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/safemed-iv.html

184 http://www.emsa.europa.eu/infographics/item/3653-black-and-caspian-sea-project-bcsea.html

Necesitatea de a verifica modul de punere în practică a legislației UE în domeniul siguranței și securității maritime este, pe de-o parte, o urmare firească, logică și normală și, pe de altă parte, este dictată și de faptul că trebuie detectate lacunelor din sistemul general de siguranță, dar și de faptul că trebuie promovată o abordare armonizată la nivelul întregii Uniuni Europene, la care se adaugă faptul că trebuie urmărită îmbunătățirea eficienței și eficacității măsurilor în vigoare.

Verificările se fac în baza ***REGULAMENTULUI (CE) NR. 1406/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă***.[185]

Verificările se axează pe trei direcții principale:

1. Monitorizarea organizațiilor și standardelor recunoscute pentru navigatori;
2. Siguranță maritimă;
3. Securitate maritimă

În cadrul acestor direcții principale sunt avute în vedere domenii sarcină ale agenției (e.g. investigarea accidentelor, Port State Control), dar și alte probleme de interes (e.g. standarde pentru navigatori, înregistrarea persoanelor care navighează la bordul navelor de pasageri), prin inspecții și vizite la statele membre, precum și și ”analize orizontale”*.[186]

Cea mai nouă sarcină, ***Awareness in Maritime Cybersecurity – Cunoașterea Situației în Securitatea Cibernetică din Domeniul Maritim***, datează din anul 2018, practic, este un curs referitor la securitatea cibernetică, structurat pe cinci module: Introducere; Concepte de bază în securitatea maritimă; Cadrul legal internațional aplicabil în domeniul maritim; Cadrul legal european aplicabil în domeniul maritim; Provocări.

Pe lângă sarcinile de implementare, EMSA are și o serie de sarcini operaționale (**Fig. 57**)

---

[185] *** *REGULAMENTUL (CE) NR. 1406/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI, din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă*, art.3, al.(1), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 07/vol. 9, p.155

* Analiza orizontală (HA) este o sarcină de bază a EMSA în temeiul articolului 2 și 3 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. No 1406/2002

"Dacă este cazul și în orice caz atunci când se încheie un ciclu de vizite sau inspecții, agenția analizează rapoartele din ciclul respectiv în vederea identificării constatărilor orizontale și a concluziilor generale privind eficacitatea și rentabilitatea măsurilor în vigoare. Agenția prezintă această analiză Comisiei pentru discuții suplimentare cu statele membre pentru a trage orice învățăminte relevante și pentru a facilita diseminarea bunelor practici de lucru."

[186] http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections.html

Vessel Reporting Services (Serviciile de Raportare a Navelor) - EMSA facilitează cooperarea tehnică între statele membre și Comisie pentru schimbul de informații privind *traficul navelor UE (SafeSeaNet), Long-range identification and tracking of vessels (LRIT) - Identificarea și urmărirea pe distanțe lungi a navelor (*și pentru sprijinirea serviciilor de raportare operațională ale UE, inclusiv transmiterea electronică a formalităților de

raportare.[187]

Fig. 57 Servicii operaționale ale EMSA
Sursa informațiilor: http://www.emsa.europa.eu/operations.html

Earth Observation Services (Servicii de Observare a Pământului), se bazează pe două sisteme de observare prin sateliți ai EMSA, *CleanSeaNet* și serviciul de supraveghere maritimă *Copernicus*.[188]

Ca alternativă, sateliții pot fi îndrumați către o locație țintită pentru monitorizarea operațiunilor specifice sau pentru colectarea de date ca răspuns la informațiile furnizate de serviciile de informații și au acces la zone îndepărtate, sunt independenți de controlul traficului aerian și nu au nevoie de permisiunea de a zbura.[189]

Agenția furnizează imagini radar și optice prin satelit în timp aproape real, livrate în mod regulat utilizatorilor săi finali într-un format ușor de utilizat,

[187] http://emsa.europa.eu/operations/vessel-reporting-services.html
[188] http://emsa.europa.eu/operations/earthobservationservices.html
[189] *Ibidem*

în special ca răspuns la operațiuni specifice pe mare sau în sprijinul situațiilor de urgență.[190]

Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) – Sisteme de aeronave pilotate de la distanță, au fost dezvoltate pentru a ajuta la operațiunile de supraveghere maritimă în sprijinul autorităților implicate din statele membre, cum ar fi:

-monitorizarea poluării maritime și a emisiilor;

- detectarea pescuitului ilegal, a traficului de droguri și a imigrației ilegale;

- operațiunile de căutare și salvare[191]

Integrated Maritime Services - Servicii Maritime Integrate, prin intermediul EMSA, asigură:

1. Promovarea și intensificarea cooperării regionale, naționale și locale;
2. Furnizarea de date, informații și instrumente suplimentare, complementare și de susținere pentru îmbunătățirea imaginii domeniului maritim;
3. Furnizarea de servicii relevante tuturor autorităților/organizațiilor care execută funcții în domeniul maritim;
4. Răspunde nevoilor și cerințelor detaliate specificate de utilizatori;
5. Furnizarea de servicii utilizatorilor, care sunt ușor de folosit, se pot dezvolta rapid și sunt rentabile[192]

Reamintim faptul că EMSA operează și gestionează o suită de sisteme care primesc, procesează și distribuie informații privind rapoartele de trafic ale navelor (*LRIT*, *SafeSeaNet*), monitorizarea prin satelit (*CleanSeaNet*) și Controlul Statului Portului (*Thetis*), fiind cea mai reputată sursă de informații din domeniul maritim al UE și nu numai.

Pollution Response Services – Servicii de Răspuns la Poluare, este una dintre sarcinile operaționale prin care agenția oferă o serie de servicii pentru a ajuta statele de coastă din întreaga Europă să răspundă rapid, eficace și eficient la incidentele de poluare marină cu petrol sau substanțe chimice de la nave și instalații de petrol și gaze. [193]

Prin serviciul ***CleanSeaNet*** care este un serviciu european de detectare a scurgerilor de petrol și navelor prin satelit se oferă asistență statelor participante pentru următoarele activități:

1. Identificarea și urmărirea poluării cu petrol pe suprafața mării;

---

[190] *Ibidem*

[191] http://emsa.europa.eu/operations/rpas.html

[192] http://emsa.europa.eu/operations/maritime-monitoring.html

[193] http://emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html

2. Monitorizarea poluării accidentale în timpul situațiilor de urgență;
3. Contribuția la identificarea poluatorilor[194]

Acest serviciu **(Fig. 58**) asigură acoperirea 24h din 24h, la nivel mondial, a zonelor maritime, independent de ceață și nebulozitate, imaginile optice din satelit putând fi achiziționate, la cerere, în funcție de situație și de nevoile utilizatorului.

Datele provenite de la acești sateliți sunt prelucrate în imagini și analizate pentru deversarea de petrol, detectarea navelor și variabile meteorologice. Informațiile obținute includ, printre altele: localizarea scurgerii, suprafața și lungimea scurgerii, nivelul de încredere al detectării și informațiile justificative privind sursa potențială a deversării (și anume detectarea navelor și a instalațiilor petroliere și de gaz).

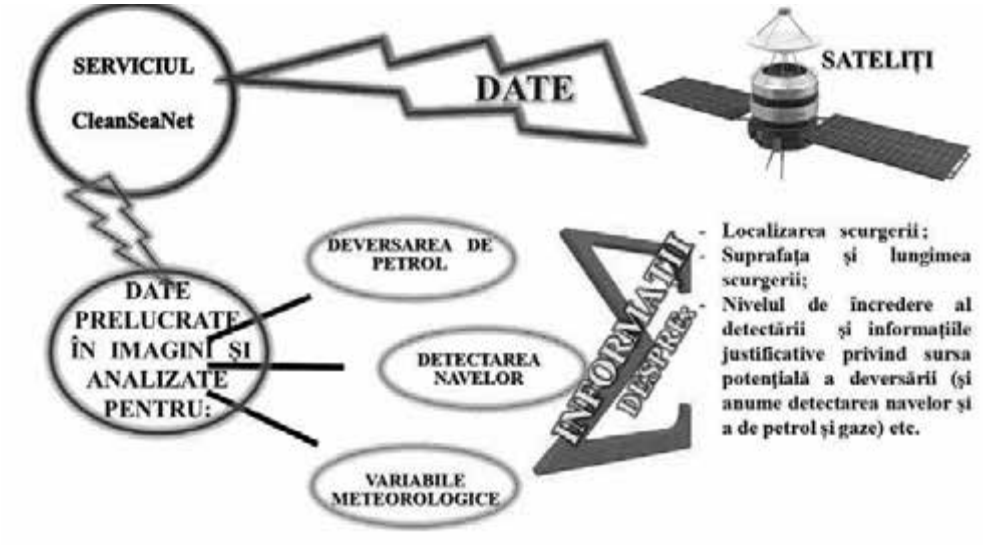


Fig. 58 Serviciul ***CleanSeaNet*** de detectare din spațiu a poluării și sistemul său de culegere, prelucrare și informare despre poluare
Sursa informațiilor: CLEANSEANET SERVICE, Detecting Marine Pollution From Space, European Maritime Safety Agency brochure, Lisboa, 2019

Imaginile optice din satelit pot fi, de asemenea, achiziționate la cerere, în funcție de situație și de nevoile utilizatorului.

The Common Information Sharing Environment (CISE) – Mediul comun de schimb al Informațiilor, este ultima sarcină operațională a EMSA pe care o abordăm, dar este la fel de importantă ca celelalte și este o inițiativă a UE care urmărește să facă interoperabile sistemele de supraveghere ale statelor

[194] *** *CLEANSEANET SERVICE, Detecting Marine Pollution From Space*, European Maritime Safety Agency brochure, Lisboa, 2019, p. 2

membre europene și ale UE/EEA pentru a oferi tuturor autorităților implicate, din diferite sectoare, acces la informațiile clasificate și neclasificate de care au nevoie pentru a desfășura misiuni pe mare.[195]

Deși nu este pe deplin operațională, *CISE* , care a fost propusă în anul 2009, a fost perfecționată și dezvoltată continuu, prin proiectele *BlueMassMed, MARSUNO și CoopP*, care au condus la lansarea, în anul 2014 a proiectului *European testbed for the maritime Common Information Sharing Environment in the 2020 perspective (EUCISE2020) – Baza de testare pentru Mediul comun de schimb al Informațiilor*, prin care s-a dezvoltat o rețea preoperațională pentru schimbul de informații, ca o etapă ultimă către o CISE pe deplin operațională. Începând cu luna martie 2019 această etapă a fost finalizată și, începând cu aprilie 2019, EMSA este implicată în crearea și facilitarea, în strânsă coordonare cu statele membre, a fazei de tranziție, pentru asigurarea unei evoluții coerente a rețelei CISE și a realizării unei CISE pe deplin operaționale.[196]

Faza de tranziție spre o CISE deplin operațională presupune o serie de obiective principale, în conformitate cu *"CISE Transitional Phase: Activities" – Faza tranzițională a CISE: Activități* (**Fig. 59**).

Fig. 59 Principalele obiective ale fazei tranziționale a CISE
Sursa informațiilor: CISE Transitional Phase: Activities, EMSA, 2018, p. 2

[195] http://emsa.europa.eu/cise.html
[196] *Ibidem*

Pe lângă obiectivele principale, faza tranzițională are în vedere și o serie de obiective specifice (**Fig. 60**), la care se adaugă o serie de activități repartizate pe trei categorii:

1. Activități inițiale desfășurate de Comisia Europeană și statele membre ale EMSA;
2. Activități ce vor fi îndeplinite de către EMSA în cooperare cu *Joint Research Centre (JRC) - Centrul Comun de Cercetare* din cadrul Comisiei;
3. Activități care vor fi îndeplinite de către statele membre

Această fază este derulată pe o perioadă de doi ani și se bazează și pe cooperarea interagenții (*EMSA - European Maritime Safety Agency - Agenția Europeană de Siguranță Maritimă; EFCA - European Fisheries Control Agency - Agenția Europeană de Control a Pescuitului și EBCGA- European Border and Coast Guard Agency <<Frontex>> - Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă FRONTEX*)

Fig. 60 Obiective specifice ale fazei tranziționale a CISE
Sursa informațiilor: CISE Transitional Phase: Activities, EMSA, 2018, p. 2

Nu putem încheia prezentarea despre CISE și referirile la aceasta, fără a aduce în atenție *EMSA's 5-year Strategy 2020-2024 (Strategia EMSA pe 5 ani 2020-2024)* și *EMSA Programming Document 2019-2021 (Documentul de programare EMSA 2019-2021.*

EMSA's 5-year Strategy 2020-2024 (Strategia EMSA pe 5 ani 2020-2024) care va jalona întreaga activitate din perioada menționată, oferind cadrul

general de acțiune, precum și principalele obiective, direcții și priorități strategice (**Fig. 61**), având la bază *Regulamentul (CE) nr 1406/2002* de instituire a *EMSA*, care este temeiul juridic ce definește obiectivele și sarcinile EMSA, fiind cadrul pentru dezvoltarea acestei strategii.

EMSA așa cum se arată în strategie, ”are un rol important de jucat în punerea în aplicare a priorităților Comisiei Europene. Mediul de lucru al agenției reflectă inițiativele lansate de UE în toate domeniile de politică legate de mări, pentru a consolida competitivitatea Europei, creșterea durabilă și economia albastră, precum și pentru a contribui la agenda de securitate și profilul internațional”[197] și, de asemenea, ”agenția continuă să sprijine răspunsul UE în materie de migrație și securitate, prin activitatea sa în curs, în cadrul cooperării europene privind funcțiile de pază de coastă și prin furnizarea imaginii maritime integrate a UE.[198]

Fig. 61 Conținutul strategiei de 5 ani a EMSA pentru perioada 2020 - 2024)
Sursa informațiilor: EMSA 5-year Strategy (2020-2024), European Maritime Safety Agency, Lisboa, 2019

EMSA Programming Document 2019-2021 (Documentul de programare EMSA 2019-2021), al cărui proces de redactare și adoptare s-a desfășurat pe o perioadă de un an de zile (17.11.2017 – 18.12.2018), are un volum apreciabil (148 de pagini) și este expresia atât a experienței, dar și a unei competențe de înalt nivel al celor care l-au întocmit, fiind un excelent document de lucru pentru perioada avută în vedere, adică 2019-2021. Este structurat pe

[197] *** *EMSA's 5-year Strategy 2020-2024*, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 09.12.2019, p. 9
[198] *Ibidem*, p. 11

patru secțiuni și zece anexe, acoperind toată problematica ce ține de activitatea EMSA.

Prima secțiune este cea a *„Contextului General”*, unde sunt prezentate succint activitățile EMSA, problemele avute în atenție, rolul EMSA în ceea ce privește sprijinul pe care îl acordă Uniunii Europene în probleme specifice din domeniul maritim, sarcinile de implementare și cele operative, precum și sursa și baza legală a resurselor financiare

Secțiunea II, este dedicată *”Programării multianuale”* (**Fig. 62**) și debutează cu detalii succinte despre această activitate și specificarea faptului că *Strategia pe 5 ani a EMSA*, adoptată ca formă de planificare în noiembrie 2013, de către consiliul de administrație, a furnizat cadrul strategic pentru planificarea agenției din anul 2014 până la sfârșitul anului 2018. Consiliul de administrație, în cadrul celei de a 51-a reuniuni din iunie 2018, a prelungit valabilitatea acestui document pentru încă un an, până la sfârșitul anului 2019.

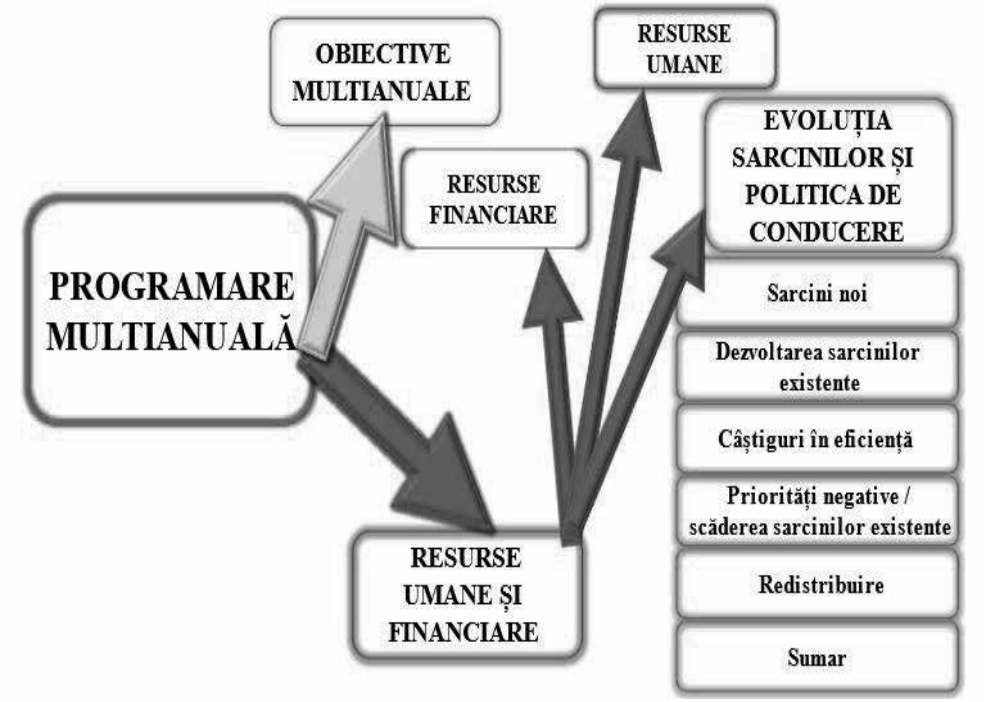


Fig. 62 Conținutul secțiunii II „Programare multianuală” din cadrul *EMSA Programming Document 2019-2021 (Documentul de programare EMSA 2019-2021)*
Sursa informațiilor: *EMSA Programming Document 2019-2021*, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 2018, pp. 12-28

Secțiunea III este dedicată activităților în sine (**Fig. 63**) *Programul anual* conținând acțiunile și realizările concrete pe care EMSA urma să le întreprindă și să le realizeze în 2019 și în următorii ani, în vederea atingerii

obiectivelor multianuale prezentate în secțiunea II, ținând seama de structura resurselor prezentată în aceiași secțiune, precum și în contextul de politică generală prezentat în secțiunea I.[199]

În preambulul acestei secțiuni se specifică faptul că: „Această secțiune este organizată pe activități. Pentru fiecare activitate sunt identificate temeiul juridic relevant și obiectivele strategice multianuale. Principalele evoluții planificate sunt prezentate într-o scurtă descriere. Tabelele enumeră obiectivele anuale specifice, realizările planificate care conduc la rezultatul preconizat la sfârșitul anului și indicatorii cu obiectivele corespunzătoare. Rezultatele vor fi prezentate pentru fiecare activitate în raport cu informațiile de planificare menționate anterior și vor fi raportate, în consecință, într-un document relevant, *Consolidated Annual Activity Report (CAAR)"*(Raportul Anual de Activitate).[200]

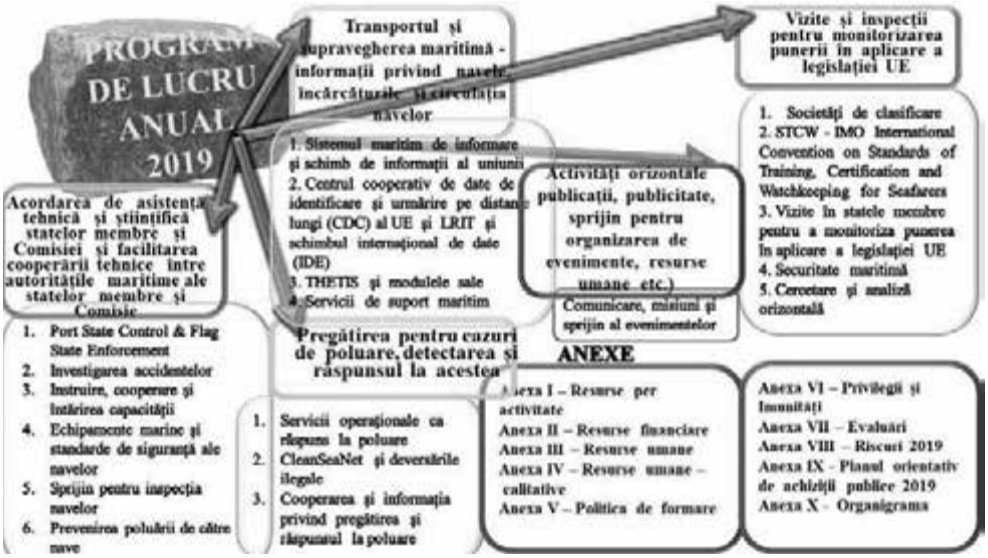


Fig. 63 Programul de lucru anual 2019 din cadrul Documentului de programare al EMSA 2019 – 2021

Sursa informațiilor: *EMSA Programming Document 2019-2021*, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 2019

Am insistat pe prezentarea EMSA, deoarece, practic, această agenție este motorul european al securității și siguranței maritime care îmbină armonios, în activitatea sa, cerințele IMO și ale Uniunii Europene, contribuie

[199] *** *EMSA Programming Document 2019-2021*, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 2018, p. 29

[200] *Ibidem*

în mod esențial ca apele Europei să fie mai sigure și mai curate și reprezintă, pentru națiunile membre (și nu numai), etalonul de performanță în domeniu.

III.7.3 Agenția Europeană de Poliție de Frontieră și de Pază de Coastă – FRONTEX (European Border and Coast Guard Agency - EBCG)

European Border and Coast Guard Agency (EBCG) - Agenția Europeană pentru Poliția de Frontieră și Garda de Coastă, sub numele de ***FRONTEX***, a fost înființată în 2004 cu scopul de a sprijini statele membre ale UE și țările asociate spațiului Schengen în protejarea frontierelor externe ale spațiului de liberă circulație al UE.[201] Această agenție a devenit pe deplin operațională în anul 2016, activitățile sale având și o puternică și complexă componentă maritimă, ținând cont de faptul că UE are ca frontieră externă, majoritar, granițele sale maritime (32.719 km), adică peste 70% din totalul frontierelor UE.

Principalul obiectiv al acestei agenții este stipulat în cel mai recent document al acesteia, unde se arată că acesta este „tranzitul legal și fără probleme al persoanelor, inclusiv al mijloacelor de transport și al obiectelor aflate în posesia acestora, peste frontierele externe ale UE, care sunt sigure, securizate și perfect funcționale, pentru a susține spațiul european de libertate, securitate și justiție”[202]

Deși securitatea maritimă nu este obiectivul prioritar al *FRONTEX* și nici măcar unul dintre obiectivele nominalizate, în mod cert, așa cum am mai arătat, această agenție desfășoară acțiuni specifice, care vin în sprijinul securității maritime, între care: combaterea migrației ilegale, a traficului de persoane, a terorismului, a tâlhăriei în domeniul maritim, a poluării, a supravegherii navale, a intervenției în caz de dezastre naturale, a combaterii traficului de arme, muniții, droguri și substanțe interzise, a cutării și salvării pe mare etc., în unele dintre aceste acțiuni fiind elementul principal de acțiune. Și aceste aspecte le-am detaliat la partea referitoare la strategia de securitate maritimă a Uniunii Europene și documentele subsecventa acesteia, unde

[201] https://frontex.europa.eu/ro/

[202] *** *Strategia tehnică și operativă pentru gestionarea europeană integrată a frontierelor*, European Border and Coast Guard Agency (Frontex), Varșovia, mai 2019, p. 11

problemele de securitate maritimă sunt foarte bine structurate și responsabilitățile sunt foarte clare și la obiect.

Toate documentele *FRONTEX* prezintă problemele de securitate maritimă ca probleme subsecvente celor de poliție de frontieră și gardă de coastă și, pe undeva, este normal. De exemplu, în prezentarea obiectivului strategic al acestei agenții, întâlnim referiri de genul „susținerea activă a activităților de căutare și salvare (SAR) care au loc pe parcursul operațiunilor de supraveghere a frontierei", unde nuanțarea este clară și anume, că *FRONTEX* susține, în sensul de a sprijini și numai pe parcursul operațiunii sale specifice de supraveghere a frontierei. De aici, și din alte asemenea exemple, se trage și concluzia pe care am inserat-o mai sus.

Deci, *FRONTEX*, este o agenție care, în limita atribuțiilor sale principale, contribuie și la securitatea maritimă, nefiind o agenție de securitate maritimă, cum greșit interpretează destul de multe persoane, inclusiv așa-ziși specialiști.[203]

Partea proastă este faptul că, la fel ca și alte agenții și instituții, cooperarea este destul de slab reprezentată. În strategia sa, *FRONTEX*, abordează foarte limitat problemele de cooperare, acestea regăsindu-se în cadrul *Acțiunii propuse 3.4.2*, subsecventă *Obiectivului specific 3.4: Cooperarea eficace la nivel interinstituțional*, din cadrul *Obiectivului Strategic 3: Capabilități susținute ale Poliției de Frontieră și Gărzii de Coastă la Nivel European*, unde se specifica, la un alineat: „Continuarea consolidării și a dezvoltării cooperării ulterioare cu organismele relevante ale UE, în special cu EFCA și EMSA", iar în altul „Analizarea altor posibilități de cooperare cu sectorul apărării, în special în domeniul maritim și al dezvoltării capabilităților (această cooperare trebuie să aibă un temei juridic clar, acorduri și proceduri operative standard, recunoscându-se faptul că autoritățile competente de aplicare a legii trebuie să fie întotdeauna responsabile de funcțiile de control la frontieră)"[204]

Din această succintă prezentare, rezultă faptul că, în mod clar, FRONTEX nu își asumă în mod ferm responsabilități în securitatea maritimă și că este disponibilă la cooperare în acest domeniu, dar în mod limitat, cantonându-se în așa numitele „misiuni polițienești".

Pe undeva, are dreptate, deoarece acționează în limitele frontierelor și nu în afara lor, fiind ultima barieră de securitate, nu prima. Securitatea are în

[203] *Ibidem*, p. 46
[204] *Ibidem*, p. 46

vedere și originea și spațiul de manifestare al amenințărilor și pericolelor, care, de regulă, se află dincolo de frontiere și trebuie prevenite și combătute cât mai aproape de origine și în timp oportun.

Cooperarea este, de ce să nu o spunem, un deziderat, deoarece are destule carențe și este abordată și, mai ales, recepționată prin obiectivul primordial al fiecărei instituții implicate. Și asta se întâmplă de secole.

Niciodată forțele navale sau elemente ale acestora nu ar accepta să intre sub comanda gărzii de coastă și nici garda de coastă nu ar accepta asta. Întotdeauna, se vor prevala de diferite argumente juridice sau organizaționale.

Totuși, securitatea maritimă trebuie să funcționeze și domeniul maritim să tindă, din ce în ce mai mult, spre o siguranță deplină.

III.7.4 Agenția Europeană pentru Controlul Pescuitului - European Fisheries Control Agency (EFCA)

Este o altă instituție implicată în problemele de securitate maritimă ale Uniunii Europene, prin acțiuni specifice, în special pentru că îndeplinește și acțiuni în cadrul funcției de gardă de coastă, împreună cu *European Border and Coast Guard Agency (Frontex)* și *European Maritime Safety Agency (EMSA).*[205]

Aceste acțiuni în domeniul funcției gardă de coastă (**Fig. 64**) sunt în sprijinul autorităților naționale care au competențe de gardă de coastă, unde agenția intervine în limitele sale legale și acționale.

Cele mai importante contribuții, în opinia noastră, sunt, în afară de cea specifică – controlul pescuitului, aceea ce privește protecția mediului marin, atât prin acțiune proprie (în special supraveghere și monitorizare), cât și prin furnizarea de informații către celelalte două agenții implicate în securitatea maritimă, cât și către autoritățile naționale din statele membre.

Și această agenție are un program multianual, *Single Programming document: Multiannual work programme 2020-2024 and Annual work programme 2020* (*Document unic de programare: Programul de lucru multianual 2020-2024 și Programul anual de lucru 2020*), dar, în conținutul acestuia, nu are referiri concrete și substanțiale la securitatea maritimă. În schimb, sunt referiri la cooperarea interagenții, luând în considerare mai multe domenii de cooperare[206]:

---

[205] *** *Single Programming document: Multiannual work programme 2020-2024 and Annual work programme 2020*, Vigo, Spain, 2019, p. 4

[206] https://www.efca.europa.eu/en/content/interagency-cooperation-areas

1. Schimbul de informații;
2. Serviciile de supraveghere și comunicații;
3. Consolidarea capacităților;
4. Analize ale riscului;
5. Schimbul de capacități și punerea la dispoziție de capacități

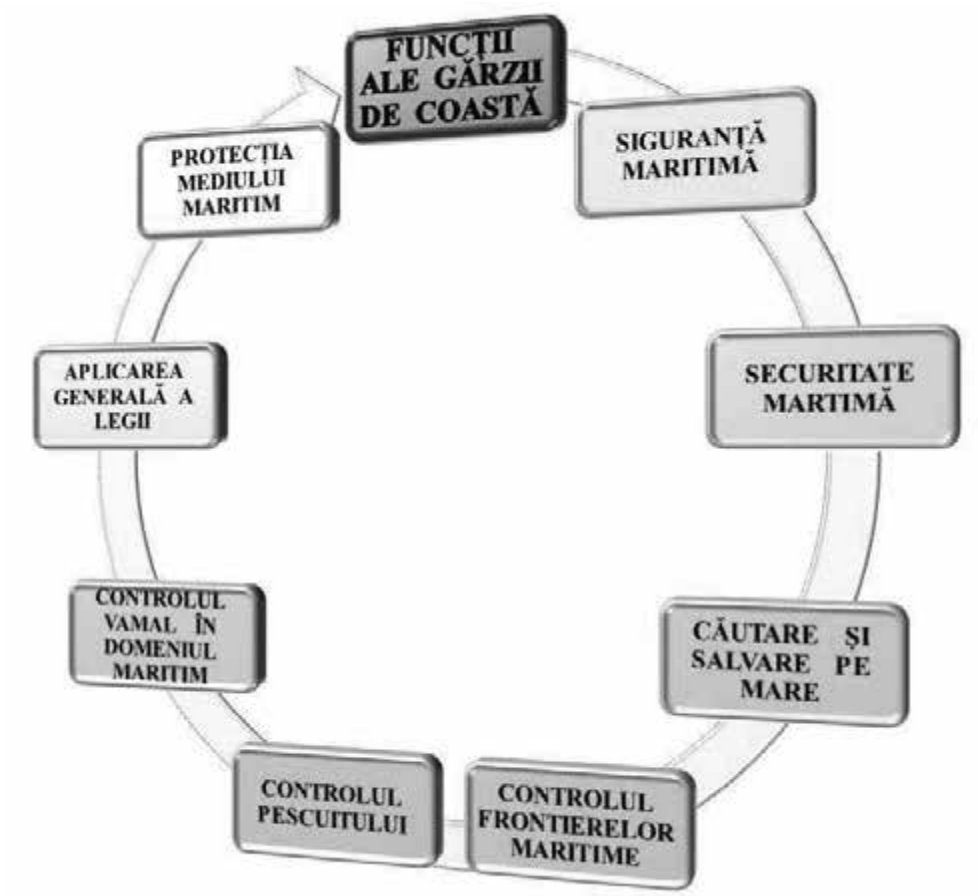


Fig. 64 Funcții ale Gărzii de Coastă în cadrul căreia cooperează Agenția Europeană pentru controlul Pescuitului - European Fisheries Control Agency (EFCA)

Sursa informațiilor: https://www.efca.europa.eu/en/content/coast-guard-functions

Cu această scurtă referire la *European Fisheries Control Agency (EFCA)*, încheiem prezentarea și analiza referitoare la Uniunea Europeană, ca organizație de prim rang, implicată, prin structurile sale, în problemele de securitate și siguranță maritimă.

Practic, în continuare, analiza noastre se va deplasa spre o altă organizație, politico-militară de data aceasta, care are o contribuție extrem de importantă pe plan internațional în ceea ce privește securitatea maritimă.

III.8 Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (NATO)

NATO nu are o strategie de securitate maritimă, deși, paradoxal, contribuția sa la securitatea maritimă este substanțială, efectele sale putând fi remarcate pe arii întinse din Oceanul Planetar. Elementele de securitate maritimă se regăsesc în aproape toate documentele NATO, iar domeniul maritim este, în zilele noastre, marcat de prezența și acțiunile acestei organizații, prin componenta sa navală care este, fără îndoială, cea mai puternică forță navală întrunită a lumii.

Deși Tratatul Nord-Atlantic, semnat în anul 1949, prevede în mod expres că zona de acțiune este cea a Atlanticului de Nord, prin intrarea în alianță a Turciei și Greciei, această zonă este delimitată, la sud, de Tropicul Racului și se extinde și în Marea Egee, Marea Marmara și Marea Neagră[207]. De asemenea, în tratat, cuvântul securitate este prezent în 5 dintre cele 14 articole ale sale, ceea ce arată că securitatea este unul dintre obiectivele importante ale Alianței (în articolul 1, unde este stipulat faptul că părțile se angajează să soluționeze orice litigiu internațional astfel încât pacea, securitatea și justiția internațională să nu fie puse în pericol, în articolul 4, când se arată că părțile semnatare se vor consulta ori de câte ori integritatea teritorială, independența politică sau securitatea oricăreia dintre părți sunt amenințate, în articolul 5 în care se specifică faptul că se intervine pentru restabilirea și menținerea securității în zona Atlanticului de Nord, până când *Consiliul de Securitate* va lua toate măsurile necesare pentru restabilirea și menținerea păcii și securității internaționale, în articolul 10 unde este specificat faptul că părțile, de comun acord, pot invita și alte state, care pot contribui la securitatea zonei Atlanticului de Nord, să adere la alianță și în articolul 12 unde se fac referiri la modul de revizuire a tratatului.

Foarte multe persoane neinformate se întreabă ce caută NATO în alte zone și în ce temei execută misiuni de securitate sau chiar misiuni de luptă în zone care nu se înscriu în aria sa de responsabilitate.

---

[207] *** *The North Atlantic Treaty, Washington D.C.*, art. 5 and 6, 4 April 1949

Reamintim faptul că, toate aceste misiuni sunt derulate fie la solicitarea ONU, fie cu aprobarea și acordul ONU. Și, aici, ne referim strict la subiectul nostru, adică lupta împotriva actelor de tâlhărie pe mare, fie la lupta împotriva terorismului, fie la alte acțiuni de combatere a unor acte criminale în domeniul maritim cum ar fi: traficul de droguri, armament, muniții și substanțe interzise, traficul de persoane, migrația ilegală etc. sau, mai pe scurt spus, acele acte pe care le-am prezentat pe larg în capitolul anterior și care sunt efecte ale acțiunii umane. Aceasta nu înseamnă că sunt excluse intervențiile la dezastre sau lupta împotriva poluării maritime.

Bun! Și, totuși, de ce NATO nu are o strategie de securitate maritimă? În opinia noastră, cauzele sunt următoarele:

1. *Organizația Națiunilor Unite - ONU*, prin *Organizația Maritimă Internațională - IMO*, este principalul actor, pe plan mondial, în domeniul securității și siguranței maritime, fiind organizația care stabilește regulile deja acceptate de către majoritatea covârșitoare a statelor și, de asemenea, care definește termenii de referință în domeniu;

2. *NATO*, prin tratatul său de înființare, este, în principal, o organizație de apărare comună, și mai puțin de securitate comună;

3. Statele membre NATO, care au ieșire la Oceanul Planetar, au, deja, strategiile lor naționale, iar cele care sunt și membre ale Uniunii Europene, și-au aliniat strategiile de securitate maritimă (cele care au așa ceva), la documentele din domeniu ale UE;

4. Concepția că strategiile de securitate în domeniul maritim ale SUA, Canadei, Marii Britanii, statelor care sunt și membre ale UE, precum și statele membre NATO, dar nu și membre UE, diferă substanțial și o strategie NATO în domeniu, nu numai că ar fi neproductivă, dar ar naște grave divergențe de opinii

Datorită creșterii destul de vertiginoase a transportului maritim, NATO a fost determinat să acorde o mai mare importanță securității maritime, deși, în documentele sale, este cuprinsă, în termenul generic de „securitate”.

Într-un articol publicat în anul 2007, șeful *Secției de Planificare* din cadrul *Diviziei Operații a NATO* arăta că: „Nevoia crescândă de a asigura libertatea de navigație și de a proteja transportul maritim, teritoriile și populațiile Alianței de un val în creștere de riscuri maritime, în cea mai mare parte nemilitare, pare să favorizeze asumarea de către NATO a unui rol specific și distinct. Acest lucru ar trebui să fie complementar funcțiilor îndeplinite de

agențiile civile naționale și internaționale de aplicare a legii și de administrațiile maritime."[208]

Practic, se face constatarea unei realități și, în același timp, plasează NATO în complementaritate, adică în implicare secundară în domeniul securității maritime, ceea ce confirmă ce arătam mai sus, adică faptul că principala sa menire este apărarea comună și nu securitatea comună. Oricum, securitatea are contribuția sa la apărare, fiind segmentul de apărare preventivă, împotriva unor pericole și amenințări cu caracter non-statal, pe când „obiectul muncii" NATO este, fără îndoială apărarea și descurajarea strategică împotriva unor actori statali sau multistatali.

La baza abordării securității maritime de către NATO se regăsesc două documente esențiale: *"Active Engagement, Modern Defence"- Strategic Concept For the Defence and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organisation (Angajament Activ, Apărare Modernă"- Concept Strategic pentru Apărarea și Securitatea Membrilor Organizației Tratatului Atlanticului de Nord)*, adoptat de șefii de state și guverne, în 19-20 noiembrie 2010, la Lisabona și *„Alliance Maritime Strategy" (Strategia Maritimă a Alianței)*, adoptată în 18 martie 2011.

Primul document, *"Active Engagement, Modern Defence"- Strategic Concept For the Defence and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organisation Organisation (Angajament Activ, Apărare Modernă"- Concept Strategic pentru Apărarea și Securitatea Membrilor Organizației Tratatului Atlanticului de Nord)*, este „un document oficial care prezintă scopul și natura durabilă a NATO, precum și sarcinile sale fundamentale în domeniul securității. Acesta identifică, de asemenea, caracteristicile centrale ale noului mediu de securitate, specifică elementele abordării Alianței în materie de securitate și oferă orientări pentru adaptarea forțelor sale militare"[209].

Pe parcursul acestui document întâlnim conceptele de apărare colectivă și de securitate cooperativă asupra cărora nu vom opri, deoarece le-am prezentat și analizat în primul capitol, dar, din păcate, nu este pomenită nici măcar o dată securitatea maritimă. Cu toate acestea, acest document reprezintă

---

[208] Diego A. Ruiz Palmer, Analysis - *New operational horizons: NATO and maritime security*, NATO Review, 01 October 2007; https://www.nato.int/docu/review/articles/2007/10/01/analysis-new-operational-horizons-nato-and-maritime-security/index.html

[209] *** *Active Engagement, Modern Defence"- Strategic Concept For the Defence and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organisation*, NATO Public Diplomacy Division, 1110 Brussels – Belgium, p. 4

o bază de dezvoltare pentru un concept de securitate maritimă care, din păcate, până acum nu a apărut.

Înainte de a analiza cel de-al doilea document, *Alliance Maritime Strategy (Strategia Maritimă a Alianței)*, ne vom întoarce puțin în timp, pentru a putea urmări evoluția conceptului de strategie maritimă al Alianței și, mai ales, elementele sale de securitate maritimă .

Necesitatea unei strategii maritime a NATO, sau, mai bine zis, revizuirea celei din anul 1984, este urmarea unei necesități, declanșată de implicarea sa în operații maritime care, obligatoriu, necesitau un, să zicem, punct de vedere comun al forțelor participante, dar și modul de cooperare cu alte forțe. La toate acestea se adaugă și faptul că mediul de securitate s-a schimbat radical, în primul rând prin dispariția războiului rece și a Tratatului de la Varșovia.

Ca urmare, mai multe voci, mai mult decât autorizate, au relevat necesitatea unei noi strategii maritime care să reflecte realitatea existentă din domeniul maritim, faptul că au apărut noi provocări și faptul că UE a devenit din ce în ce mai implicată în operații de securitate maritimă.[210] Practic, apariția Uniunii Europene a marcat un moment de cotitură în existența NATO, deoarece a apărut un paralelism de concepte, structuri și acțiuni care, neapărat, trebuiau armonizate. Pe de altă parte, conceptul de apărare navală tradițională, este înlocuit, din ce în ce mai mult, de conceptul de securitate maritimă, „obiectivele principale ale strategiilor de securitate maritimă fiind prevenirea utilizării spațiilor maritime pentru activități ilegale și asigurarea circulației persoanelor și a fluxului de resurse vitale.”[211]

Sunt numeroase exemple cu demersurile făcute pentru o nouă strategie maritimă a Alianței, dar nu ne vom opri asupra lor și vom căuta să determinăm ce elemente despre securitatea maritimă sunt inserate în *Alliance Maritime Strategy (Strategia Maritimă a Alianței)*, din anul 2011. În primul rând se face

constatarea că: „Mediul maritim se pretează, de asemenea, bine la consolidarea angajamentului în domeniul securității cooperative”[212], fapt ce demonstrează o tot mai mare direcționare a NATO către problematica

[210] Brooke SMITH – WINDSOR, *Securing The Commons: Towards NATO’s New Maritime Strategy*, NATO Research Paper, Research Division – NATO Defence College, Rome, No. 49 – September 2009, p. 7

[211] *** *MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION*, NATO Parliamentary Assembly, General Report, Lord JOPLING (United Kingdom) General Rapporteur, 207 CDS 10 E bis, 19 November 2010, p. 3

[212] https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm

securității maritime. De asemenea, printre opțiunile strategice prioritare ale NATO (**Fig. 65**), se regăsește și securitatea maritimă, ceea ce confirmă cele ce afirmam anterior, în sensul că importanța securității maritime este în plină ascensiune, tinzând să devanseze conceptul de apărare navală, în sensul tradițional al acestuia.

Fig. 65 Contribuții ale NATO
Sursa informațiilor: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm

Analiza domeniului maritim, care face parte din strategie, este de fapt, ea însăși, o pledoarie pentru securitate maritimă, afirmându-se că: „În același timp, oceanele și mările lumii reprezintă un mediu din ce în ce mai accesibil pentru activitățile infracționale și teroriste transnaționale, inclusiv transportul și desfășurarea de arme de distrugere în masă și materiale asociate. Activitatea infracțională în mediul maritim include gama și rata tot mai mare a atacurilor piraților, care ridică preocupări cu privire la siguranța echipajelor navelor și a cetățenilor privați. Problemele de competență a navelor comerciale care utilizează *flag-of convenience (pavilion de complezanță)*, dar care fac echipă cu resortisanți ai multor state diferite complică și mai mult tabloul de securitate. Globalizarea a redus barierele din calea altor forme de activitate infracțională, inclusiv traficul ilegal de persoane, arme și stupefiante."[213]

Un alt aspect extrem de important este faptul că se recunoaște la modul oficial că „în lumea de astăzi, nicio organizație militară nu poate atinge obiectivele de securitate și apărare în mod izolat"[214], aceasta însemnând o

[213] *Ibidem*
[214] *Ibidem*

abordare diferită de cea de până acum și cu atât mai mult în ceea ce privește domeniul maritim și, respectiv, securitatea maritimă. Practic, se are în vedere ca NATO „să poată interacționa mai flexibil în întreaga comunitate maritimă”[215], ceea ce înseamnă o deschidere maximă spre cooperare și, normal, o contribuție remarcabilă pentru securitatea în domeniul maritim. Dacă NATO are probleme de acțiune în alte medii sau domenii, s-ar părea că în domeniul securității maritime este pe drumul cel bun. Și acesta este și meritul instituțiilor pe care le-am prezentat mai sus care, au deschis drumul spre o cooperare și colaborare fără bariere, pentru realizarea unui grad de securitate în domeniul maritim care să conducă spre o siguranță deplină. Este un ideal, ce-i drept, dar care poate fi atins și NATO poate fi un actor important în acest demers.

În textul strategiei, se afirmă faptul că „legislația națională (a țărilor membre și non-membre – n.n) și internațională existentă este suficientă pentru a permite aliaților să întreprindă o serie de operațiuni de securitate maritimă”[216]și acest lucru este extrem de important, deoarece, acest lucru nu se poate afirma și despre spațiul terestru, spațiul aerian și spațiul cosmic.

Prin misiunile sale specifice, din domeniul naval (operații de interdicție, patrulare și supraveghere, protecția liniilor de comunicație și protecția libertății de navigație), NATO poate contribui hotărâtor în domeniul securității maritime, mai ales zone și puncte critice de pe Oceanul Planetar.

Așa cum se arată într-un studiu, ”NATO trebuie să servească drept avocat al unei Bune Ordini pe Mare”[217] și această aserțiune ni se pare cea mai potrivită în ceea ce privește rolul NATO în domeniul securității maritime.

Sunt destule voci care arată că prezența NATO în mediul maritim are rezultate slabe și este nevoie ca însăși *Alliance Maritime Strategy* (*Strategia Maritimă a Alianței*) are nevoie de o revizuire totală, deoarece „discuția strategiei cu privire la mediul de securitate maritimă este depășită”[218]. Și cam au dreptate.

Ca să ai o strategie de securitate maritimă viabilă, trebuie, în mod expres să ai puse la punct o politică maritimă cu obiective clare, o doctrină maritimă și o doctrină de securitate maritimă care să ofere baza conceptuală a acțiunii în domeniu, o strategie maritimă cu direcții clare de acțiune, planuri și programe stabile, dar în același timp și adaptabile la schimbări ce pot surveni, riguros structurate, cu scopuri, obiective și resurse. Strategia maritimă trebuie să „nască strategia de securitate maritimă” și, normal, dacă nu este bine

[215] *Ibidem*
[216] *Ibidem*
[217] Magnus Nordenman, *The Naval Alliance Preparing NATO for a Maritime Century*, Atlantic Council, Brent Scowcroft Center on International Security, Washington, DC 20005, June 2015, p. 12
[218] Ian Sundstrom, *AN ADEQUATE NATO MARITIME POSTURE: THE MISSING ELEMENT FOR DETERRING RUSSIA*, Center for International Maritime Security (CIMSEC), MARCH 30, 2017

structurată, poate da naștere unui document steril și atât. Cea mai rea situație este când se naște o strategie de securitate maritimă care nu ține cont de strategia maritimă sau de alte documente din domeniu (politici, doctrine). Ea poate fi excelentă, dar nefuncțională. De aceea demersul de integrare este vital. Și nu îl poate face oricine și oricum.

Ce ne facem, însă, când voci puternice din NATO afirmă că strategia navală a NATO este depășită și trebuie schimbată. Amiralul *James G. Foggo III* la predarea comenzii de șef al *U.S. Naval Forces Europe-Africa*, afirma că „NATO are nevoie de o nouă strategie navală pentru a contracara Rusia și China„ și că „"Aceasta nu este o critică a NATO. E ceva prin care îmi fac colegii să conștientizeze situația. Cred că trebuie să facem o reîmprospătare."[219]

Și nu este singurul care face astfel de afirmații. Un interesant articol al *Atlantic Council*, face afirmații la fel de tranșante, în sensul că „AMS (*Alliance Maritime Strategy* n.n) nu reflectă mediul de securitate schimbat dramatic din 2011" și că „din acest motiv este depășită"[220]

Nu credem că mai sunt necesare alte comentarii.

De aceea, așteptata strategie de securitate maritimă a NATO poate să se nască târziu, greșit și de neaplicat sau poate să nu se nască deloc, din motivele pe care le-am enumerat cu câteva pagini mai sus.

Ținând cont de cele prezentate mai sus, concluzionăm cu o întrebare: ***Are NATO nevoie de o strategie de securitate maritimă?*** Răspunsul nostru este, fără echivoc, **DA**. Dar, pentru a avea o strategie de securitate maritimă, în opinia noastră, credem că este necesar să se pornească de la cauzele care au determinat ca până acum să nu poată avea această strategie (și pe care le-am enumerat mai sus) și să găsească soluții pentru depășirea lor. Și cea mai bună soluție este armonizarea sau, mai pe românește, „să se vorbească aceeași limbă și pe același ton" și realismul. O strategie de securitate maritimă care ar rezolva problema diferențelor de abordare, mai ales ale statele nemembre UE cu UE, ar putea fi viabilă. Dar, mai întâi, trebuie să fie realizabilă.

După acest demers care a încercat să prezinte securitatea maritimă în viziunea și activitatea mai multor organizații internaționale, în capitolul următor vom încerca să vedem cum este abordată securitatea maritimă în viziunea unor state, din diferite zone ale Oceanului Planetar, cu puteri economice și militare diverse și cu abordări diverse, bineînțeles.

Aceasta va face să avem o imagine și mai completă asupra securității și siguranței maritime, proiectate pe diferite coordonate geopolitice și geostrategice.

---

[219] Ed Adamczyk, *Outgoing U.S. Naval Forces-Europe chief calls for new NATO maritime strategy*, United Press International (UPI), July 17, 2020

[220] Steven Horrell, Magnus Nordenman, Walter B. Slocombe, *Updating NATO's Maritime Strategy*, Atlantic Council, Brent Scowcroft Center on International Security, Washington, DC 20005, July 2016, p. 1

III. 9 Forumul Șefilor Forțelor Navale din Europa - Chiefs of European Navies Forum (CHENS)

CHENS (acronimul de la **CH**iefs of **E**uropean **N**avie**S**) este un forum informal, independent și non-politic ai cărui membri sunt șefii forțelor navale din fiecare națiune maritimă europeană care este fie membră a NATO, fie a UE. De asemenea, la întâlnirile anuale ale acestui forum participă și observatori, cum este cazul forțelor navale ale SUA din Europa.

Primul nucleu al acestui forum a fost inițiat în anul 1990, de către primul Lord al Amiralității Britanice de la acea dată, *Admiral Sir John Julian Robertson Oswald*, care a invitat pe șefii forțelor navale ale țărilor din Europa de Nord (inclusiv pe șeful forțelor navale americane din Europa, în calitate de observator) la o întâlnire informală. Au participat șefii forțelor navale din Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Italia, Olanda, Norvegia, Spania și, bineînțeles, Anglia.

În anul 1991 au participat la întâlnire toți șefii forțelor navale din cele 12 țări ale Uniunii Europei Occidentale care, evident, aveau forțe navale, iar la întâlnirea din anul 1994, de la Portsmouth, s-a luat hotărârea ca întâlnirile să se desfășoare anual.

Punctul de cotitură l-a constituit anul 2007, când, cu ocazia întâlnirii de la Stockholm, au participat șefii forțelor navale din cele 24 de țări europene care au forțe navale, între care și România. Tot atunci s-a adoptat și acronimul *CHENS*.

Scopul acestui forum este acela de a promova înțelegerea reciprocă, dialogul și cooperarea între forțele navale, ca factor-cheie pentru stabilitatea în domeniul maritim.

În cadrul conferințelor care au loc pe timpul întâlnirilor anuale sunt abordate diferite subiecte care sunt produsul unor grupuri de lucru ce se întrunesc la intervale de timp neregulate, funcție de necesități. În prezent există trei grupuri de lucru, dintre care două sunt dedicate securității maritime:

1. Grupul de lucru pentru operațiuni de securitate maritimă care se ocupă de aspecte legate de securitatea maritimă, inclusiv de elaborarea unei strategii comune de securitate maritimă civilo-militară;
2. Grupul de lucru pentru cooperarea maritimă cu Africa care abordează aspecte legate de securitatea maritimă în apele africane și modalități de sprijinire a statelor africane în exercitarea intereselor lor în materie de securitate maritimă

Pe lângă aceste grupuri pot funcționa și subgrupuri care abordează probleme punctuale din conținutul problemelor abordate la nivel de grup sau pot avea caracter independent, abordând probleme de sine stătătoare.

În cadrul reuniunilor anuale, șefii forțelor navale europene discută subiecte de interes comun, specifică subiectele care trebuie examinate de grupurile de lucru și finalizează (prin semnătură) activitatea studiilor stabilite anterior. În plus, acestea primesc informări și discută o gamă largă de aspecte maritime pentru a promova înțelegerea comună a acestor aspecte și pentru a promova o abordare convenită a acestor aspecte. Forumul facilitează, de asemenea, discuțiile bilaterale dintre șefii forțelor navale, în cursul reuniunii. Datorită naturii sale informale, fiecare șef de forțe navale participă la reuniune în calitate de șef al forțelor navale pe care le comandă, nu ca reprezentant oficial al țării sale. Practic, este o activitate strict profesională.

Fiecare întâlnire anuală se desfășoară în cadrul unei teme cu caracter general care, practic, determină și subiectul principal al discuțiilor purtate de către șefii forțelor navale care participă la întâlnire.

Prima întâlnire care a abordat ca subiect principal securitatea maritimă a fost cea din anul 2006, desfășurată la Antalya, în Turcia, cu tema „Operațiile de Securitate Maritimă" și care a avut ca urmare publicarea unei proiect de strategie cu același titlu, care avea ca obiectiv dezvoltarea unei strategii interagenții pentru întreaga Europă[221], iar în anul 2008, la Varna, au fost abordate patru teme, dintre care două care făceau referire la problemele de securitate maritimă: „Protecția Unităților Navale în Port" și, respectiv, „Operații de Securitate Maritimă".

Faptul că securitatea maritimă a devenit un subiect de prim ordin în domeniul securității se reflectă, începând cu această perioadă, care începe, așa cum am arătat mai sus, cu întâlnirea CHENS din anul 2006 și în agenda de lucru a acestui forum, prin abordarea tot mai frecventă a tematicii securității maritime. Astfel, în anul 2009, la întâlnirea de la Limassol, Cipru, tema a fost „Securitatea Maritimă și Vizibilitatea Maritimă", iar în anii următori securitatea maritimă a devenit obiectiv și temă de dezbatere permanente. Mai mult, în cadrul grupului de lucru pentru operațiile de securitate maritimă s-a impus crearea unui subgrup care să abordeze problematica celor mai bune practici în domeniu. De fapt, grupul de lucru pentru operațiile de securitate maritimă este singurul grup care are și un subgrup, ceea ce dovedește că principala preocupare a CHENS a devenit securitatea maritimă.

Concluziile din cadrul discuțiilor CHENS, cu ocazia întâlnirilor anuale, constituie, în opinia noastră, elementele de forță în structurarea unei strategii de securitate maritimă europeană viabilă, deoarece forțele navale sunt elementul de bază în acest domeniu, iar șefii forțelor navale sunt persoanele cele mai autorizate să stabilească cerințe, direcții de acțiune, principii, norme și, de ce nu să determine în mod decisiv politica europeană în domeniul securității maritime.

[221] *** CHENS MSO 2007: 1

Deși nu vom aborda în mod distinct activitatea *U.S. Naval War College* din Newport, SUA, trebuie să subliniem faptul că prin prestigioasele simpozioane științifice pe care le organizează, este una dintre instituțiile prestigioase în ceea ce privește studiile referitoare la securitatea maritimă.

III. 10 Scurte concluzii

1. Securitatea maritimă, care, mult timp, a fost pusă în aceiași oală cu siguranța în domeniul maritim sau chiar confundată cu aceasta, practic a devenit o preocupare la nivel mondial ca urmare, pe de o parte, a efectelor crescânde ale unor amenințări și pericole vechi, dar și apariția altora noi, dar la fel de dăunătoare, iar, pe de altă parte, ca urmare a libertăților, restricțiilor și interdicțiilor *Convenției ONU privind Dreptul Mării (Convenția de la Montego Bay),* care, prin prevederile sale definește o parte din aceste pericole și amenințări și le scoate definitiv în afara legii, pe plan internațional, anulând diferitele reglementări zonale sau naționale care, de multe ori, erau contradictorii și nu făceau decât să favorizeze apariția și dezvoltarea unor pericole și amenințări în domeniul securității maritime;
2. Este evident faptul că *IMO (International Maritime Organization)* este principala instituție internațională, atât în ceea ce privește securitatea maritimă și siguranța maritimă, iar alte organizații cu atribuții în acest domeniu nu fac altceva decât să respecte rezoluțiile acesteia, nuanțând aplicarea acestora funcție de specificul propriu;
3. *Uniunea Europeană*, din dorința de a recupera startul pierdut în ceea ce privește reglementarea și aplicarea practică în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă a trecut să producă documente în ritm alert, dar marea greșeală este faptul că multe dintre aceste multe documente sunt elaborate de funcționari fără experiență sau, mai rău, fără expertiză în domeniu, care abundă în fraze fără conținut, neologisme și sintagme inventate, fără nicio noimă, care produc mai multă derută decât clarificare. Simpla citire a unui astfel de document, produce dureri de cap. Cine nu crede, să încerce! Ca să putem face afirmații, noi am citit multe dintre aceste documente și rezultatul a fost o stare de confuzie, ca să nu o numim altfel;
4. Faptul că tot mai multe organizații, asociații și alte instituții internaționale, continentale, zonale sau chiar naționale se preocupă de problemele de securitate maritimă este îmbucurător, deoarece pericolele și amenințările se lovesc de un zid consolidat, cu structuri multiple, care duc la diminuarea riscurilor și vulnerabilităților

CAPITOLUL IV

SECURITATEA MARITIMĂ – ABORDĂRI NAȚIONALE

IV.1 Scurtă introducere

În acest capitol vom prezenta și analiza o serie de documente naționale care abordează problema securității maritime. Singura excepție este Africa, unde am prezentat modul de abordare a securității maritime la nivel continental, din trei motive:

- nu există abordări naționale în documente de sine stătătoare, pe continentul african, deși există unele încercări există;
- este singura abordare la nivel continental, unde mai multe țări au ajuns la un consens, ceea ce nu este deloc ușor;
- reprezintă o Africă preocupată de dezvoltarea sa, care încearcă să-și protejeze domeniul maritim și să creeze o securitate maritimă adecvată cerințelor internaționale, pentru a se integra cât mai bine și cât mai mult într-o economie mondială extrem de dinamică

Vom insista mai mult asupra unor state, deoarece au un sistem complex privind securitatea maritimă, ce nu poate fi prezentat și analizat în câteva pagini, nici măcar ca informație elementară. Astfel, vom insista asupra sistemului de securitate maritimă din SUA, datorită modului riguros de organizare, iar în ceea ce privește Federația Rusă, datorită complexității sistemului și datorită elaborării amănunțite a documentelor. La Franța, vom accentua caracterul specific al sistemului de securitate maritimă, dar și modalitățile de adaptare ale acestui sistem la domeniul maritim eterogen al Franței. Și, nu în ultimul rând, vom face referiri destul de consistente despre Germania, din dorința de a oferi cât mai multe informații despre o țară unde baza de documentare este foarte greu de accesat, deoarece toate referirile și documentele sunt numai în limba germană, fiind greu de accesat, așa cum am afirmat și, mai ales, greu de tradus chiar și pentru un foarte bun cunoscător al limbii germane.

În ceea ce privește alte state, criteriul de bază este existența documentelor privind securitatea maritimă și, bineînțeles, unicitatea în abordare și specificul aparte al domeniilor maritime ale acestor state, dar și poziționarea lor geografică.

Sunt unele țări, care, în elaborarea documentelor lor, s-au inspirat din cele ale altor state, țara care este cea mai folosită ca sursă de inspirație fiind Anglia. În special de către țările din Commonwealth.

Am acordat atât de mult spațiu pentru prezentarea modului de abordare a securității maritime de către diferite țări, deoarece, aici, găsim cele mai multe referințe și detalieri ale multora din subiectele abordate în această lucrare, permițându-ne să facem comparații și să tragem concluzii. Și, de ce nu, să oferim o bază de documentare pentru cei care vor dori să elaboreze documente similare pentru România.

IV.2 – Statele Unite ale Americii

Așa cum am arătat în capitolul I, securitatea maritimă a devenit subiect de dezbatere destul de târziu, în deceniul nouă al secolului trecut, dar instituționalizarea ei și elaborarea de documente specifice, de sine stătătoare, este de domeniul secolului XXI.

SUA, care, de obicei, trata generic problemele de securitate maritimă, de regulă acestea fiind parte a conceptelor de strategie maritimă sau a strategiilor maritime, s-au văzut nevoite să abordeze de sine stătător problema securității maritime, după atacul terorist din anul 2001, dar și ca urmare a amplificării terorismului maritim, pirateriei și jafului armat pe mare, traficului de persoane, migrației, traficului ilegal de mărfuri și substanțe interzise, poluării maritime, disputelor asupra teritoriilor maritime și creșterii alarmante a infracțiunilor pe mare, altele decât cele enumerate mai sus. Bineînțeles, această abordare are ca scop de a promova și securiza interesele SUA din domeniul maritim.

De regulă, un stat elaborează o singură strategie într-un domeniu. Atunci, de ce SUA a elaborat două strategii de securitate maritimă? Și nu este cazul numai al strategiei de securitate maritimă. Răspunsul este evident și justifică acest aspect de dualitate. Practic, una dintre strategii este necesară pentru a apăra o țară așa cum este ea definită în mod clasic, iar a doua este necesară deoarece SUA este prezentă pe întregul Ocean Planetar, atât pe mare, propriu-zis, dar și în baze navale, în porturi și în zone de conflict sau ieșite de sub controlul legii. La aceste aspecte cu predominanță militară se adaugă, în mod firesc, aspectele care vizează interesele naționale ale SUA în domeniile economice, cercetare științifică, misiuni umanitare etc. Deci, practic, așa cum vom vedea, în continuare, SUA are o strategie de securitate maritimă pe teritoriul său și o altă strategie de securitate maritimă în afara teritoriului său.

Cele două strategii sunt complementare și diferă ca teritorialitate și aspectele particulare care le caracterizează. Și au un numitor comun, care este și subiectul analizei noastre și anume acela că forțele navale sunt „folosite de către SUA ca un important instrument al politicii naționale de securitate..."[1]

Trebuie să arătăm că toate strategiile maritime prezente și anterioare, inclusiv strategiile de securitate maritimă, ale SUA, au o constantă, semnalată chiar de către analiștii americani, care este perpetuată de la Alfred Thayer Mahan și anume că „ scopul principal al US Navy este de a asigura comanda mărilor, astfel încât o altă forță navală să nu poată perturba comerțul maritim al

[1] Peter M. Swartz, *American Naval Policy, Strategy, Plans and Operations in the Second Decade of the Twentyfirst Century*, Center for Strategic Studies, CNA (a nonprofit research and analysis organization), Arlington, January 2017, p.2 vezi și https://www.cna.org/cna_files/pdf/DOP-2017-U-014741-Final.pdf

acelei națiuni” . Asta explică și de ce sunt două strategii de securitate maritime.

Practic, SUA trebuie să își securizeze comanda mării, pentru a-și promova interesele sale naționale pe întreg Oceanul Planetar.

Alături de celelalte două „servicii navale” (*Coast Guard* și *Marine Corps*), cum le numesc americanii, *US Navy*, în opinia lui *Jonathan Masters*, membru al *CFR* (*Council on Foreign Relations*), are câteva capabilități intercorelate cum ar fi:

a) prezența înaintată;
b) descurajare;
c) controlul mării;
d) proiecția puterii;
e) securitatea maritimă;
f) ajutorul umanitar

Nu vom insista asupra acestora, deoarece sunt și alte păreri, dar toate au în abordare și securitatea maritimă. Am făcut această trimitere doar cu scopul de a demonstra că securitatea maritimă, deși, relativ, destul de nouă ca abordare, a devenit un element principal al oricărei abordări din domeniul maritim, atât în ceea ce privește spectrul politic, dar și societatea civilă.

Vom aborda în continuare, subiectul în sine, adică securitatea maritimă reflectată în documentele oficiale ale guvernului SUA, deoarece, importantă este poziția oficială a statului, chiar dacă unele analize pe domeniu sunt extrem de atractive și interesante.

Toate strategiile navale ale SUA au abordat problemele de securitate navală, mai mult sau mai puțin, mai evident sau mai discret, funcție de perioada în care au fost elaborate și, implicit, de evoluția situației politice internaționale și de deciziile politice ale celor care au condus SUA.

Prima încercare de strategie navală a SUA, de fapt a fost un articol publicat sub semnătura *Secretarului Navy, H. Lawrence Garrett III, Șefului Operațiilor Navale, Adm. Frank B. Kelso II* și *Comandantului Corpului de Infanterie Marină Gen. Alfred M. Gray*, în numărul din aprilie 1991 al magazinului *Poceedings* al *U.S. Naval Institute*[2]. Acesta face o pledoarie ca *US Navy* să nu fie considerată și folosită numai ca o entitate adversă, ci să desfășoare și operații de menținere a păcii, asistență umanitară, etc. În materie de securitate, însă, singura referire este aceea că printre alte misiuni, de genul celor pomenite mai sus, să desfășoare și operații de asistență de securitate. În schimb, nu există nicio referire la securitatea maritimă.

Oricum, această, să zicem, încercare de concept strategic a avut un impact minor, din două motive: oferea o perspectivă pe termen foarte lung, care

[2] H. Lawrence Garrett, III, Admiral Frank B. Kelso, II, USN, General A. M. Gray, USMC, *The Way Ahead*, Proceedings, Vol. 117/4/1,058, April 1991, pp. 36-47

necesita foarte mult timp pentru realizarea obiectivelor propuse, pe de o parte, și, pe de altă parte, inițiatorii au trecut în rezervă sau au fost mutați pe alte funcții.[3] Dar a fost o primă încercare.

Următoarea încercare, de data asta mai reușită a fost publicarea broșurii intitulată *Navy Policy Book*, publicată în anul următor, în mai, devenită un document oficial prin semnarea de către *Secretarul US Navy, H. Lawrence Garrett III* și *Șeful Operațiilor Navale, amiralul Kelso* și care se adresa tuturor componenților *US Navy*, de la simplu marinar, până la amiral. Această broșură a fost distribuită peste tot în *US Navy* cu scopul principal de a se asigura o înțelegere unitară a ceea ce înseamnă *US Navy*, valorile acesteia și principiile după care funcționează, precum și obiectivele pe care le are de îndeplinit. Deși nu a fost o abordare de strategie pură, totuși, această broșură, pomenește, pentru prima dată, despre securitatea maritimă, unde, în capitolul VI, *Navy Operations*, arată că „Deoarece Statele Unite sunt o națiune maritimă, Marina joacă un rol extrem de important în securitatea națională. America trebuie să poată folosi oceanele pentru a garanta apărarea noastră, pentru a ne proteja comerțul și a asigura accesul la aliații noștri. Strategia maritimă a Marinei este concepută pentru a garanta o forță navală pentru a asigura superioritatea maritimă”[4] Din păcate doar atât.

Un prim document cu adevărat relevant, apărut tot în anul 1992, este conceptul strategic *„...From the Sea”*, prezentat ca viziunea comună a *Secretarului US Navy, Șefului Operațiilor Navale* și *Comandantului Corpului de Infanterie Marină* ale SUA. Nici acest document nu abordează problemele de securitate maritimă, focalizându-se, în special pe problemele ce țin de abordarea războiului pe mare, practic, nedepărtându-se de mentalitatea războiului rece, deși s-a vrut a fi un element de bază în trecerea de la războiul rece la secolul XXI, care, evident, avea cu totul alte cerințe. Singura referire importantă este aceea că *US Navy* și *Marine Corps* trebuie să se adapteze la noile cerințe ale mediului de securitate.[5] Dar cum să contribuie la realizarea securității, cam nimic.

Următorul concept strategic, *„Forward...from the Sea”*, a apărut destul de repede, adică la doi ani distanță, în anul 1994, și așa cum arăta *Șeful Operațiilor Navale*, din perioada 1996-2000, „abordează contribuțiile navale la securitatea nostră (n.n -a SUA) națională”[6]. Practic, este prima remarcă de acest gen, referitoare la contribuția substanțială a *US Navy* la securitatea națională.

---

[3] *** *U.S. Naval Strategy in the 1990s*, Selected Documents, Center for Naval Warfare Studies, Paper Twenty-sevene, edited with an Introduction by John B. Hattendorf, D.Phil. Ernest J. King Professor of Maritime History Naval War College, Newport, Rhode Island, September 2006, p. 12

[4] *Ibidem*, p.69

[5] https://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/fromsea.txt

[6] https://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html

Acest nou concept strategic, încă de la început arată că „Pentru că suntem o națiune maritimă, strategia noastră de securitate este neapărat una transoceanică” și continuând cu o aserțiune extrem de importantă „Forțele navale sunt foarte potrivite pentru întreaga gamă de operațiuni militare în sprijinul strategiei noastre naționale” [7] marcând, astfel, extrema importanță a *US Navy* în complexa ecuație de securitate a SUA, schimbând filosofia de abordare tradițională și statuând primordialitatea elementului „naval” în construcția strategică națională de securitate, în prag de secol XXI. În opinia noastră, acest concept strategic, practic, aduce în prim plan rolul *US Navy*, în ceea ce privește securitatea maritimă și, de aici încolo, această dimensiune strategică va caracteriza toate abordările strategice de securitate la nivel național, devenind element de perenitate în orice construcție strategică de securitate, atât în plan conceptual, dar și în plan acțional.

Vom face o precizare necesară, deoarece, chiar și în mediul științific, există greșeli de definire și abordare. În primul rând, trebuie să arătăm că în domeniul conceptual, avem trei paliere de abordare în ceea ce privește o strategie, fără să luam în calcul punctele de vedere, care sunt simple opinii, indiferent de persoana cale le expune. Deci, cele trei paliere de abordare sunt:

a) Viziunea strategică – reprezintă o abordare neoficială referitoare la un

domeniu, fenomen, acțiune, concept, care implică doar persoana (mai rar persoane) care o elaborează, fără a avea pretenția de a fi aplicată, exprimând o opinie proprie despre cum poate evolua sau cum ar trebui să evolueze subiectul abordat. O viziune strategică, de regulă, nu reprezintă punctul de vedere al celor care au elaborat sau elaborează un concept strategic sau o strategie, deoarece, aceștia din urmă, au, deja, o poziție oficială și, implicit, elaborează documente oficiale;

b) Conceptul strategic, este elaborat de o personalitate de prim rang dintr-un domeniu (sau un colectiv restrâns) care, de regulă, reprezintă o propunere de strategie sau un înlocuitor temporar al unei strategii. În mod obligatoriu, conceptul strategic se elaborează prin prisma funcției deținute și a instituției care și-l asumă și necesită validarea printr-un act normativ;

c) Strategia este documentul oficial, validat în mod legal, având ca argument principal o politică a statului, în domeniul respectiv și, eventual, elemente teoretice de fundamentare, furnizate de o doctrină oficială în domeniu.

Orice strategie care conține în titlu cuvântul „național(ă)”, este validată de parlament, șeful statului sau primul ministru, în funcție de organizarea politică a statului respectiv.

---

[7] *** *FORWARD…from the Sea*, Department of the Navy, Washington, 1994, p. 2

Practic, strategia este un curs de acțiune validat oficial și urmat de planuri de aplicare și chiar și de strategii subsecvente. Cum este cazul strategiei de securitate maritimă care este subsecventă strategiei de securitate națională.

Nu există strategii pure. De regulă, există amestecuri de politică-strategie-doctrină, politică-strategie, strategie-doctrină. Despre mixtura politică-doctrină, întâlnită mai rar, nu ne vom ocupa acum, deoarece subiectul nostru este strategia.

Revenind la *„Forward... from the Sea”*, dacă citim cu atenție, nu numai că este abordată problema securității, dar se face și distincția între securitate și siguranță, confirmând cele ce spuneam în capitolul I, și anume că securitatea este securitate și siguranța este siguranță. Referirea la țările aliate și prietene, respectiv „Prin menținerea mijloacelor de îmbunătățire a securității și siguranței lor, putem reduce probabilitatea ca unele dintre aceste națiuni să-și dezvolte propriile capacități ofensive...”[8], este elocventă în acest sens.

Un alt aspect important al acestui concept strategic este acela că, pentru prima dată, arată că forțele navale au cinci roluri fundamentale care vin în sprijinul realizării obiectivelor *Strategiei Naționale de Securi*tate : proiecția puterii de pe mare pe uscat, controlul mării și supremația pe mare, descurajarea strategică, transportul strategic al forțelor pe mare și prezența navală înaintată.[9]

Nu avem, încă, de a face cu o strategie maritimă de securitate, nici măcar cu un concept strategic, dar, primele semne ale coagulării unui concept în acest domeniu, au apărut. În prag de secol XXI, în consonanță cu curentul general al anilor ’90, când securitatea maritimă devine subiect important de abordare științifică și nu numai, vor apare și documente oficiale, așa cum vom vedea în continuare.

Înainte de a aborda securitatea maritimă a SUA ca subiect de sine stătător, mai întâi vom arăta că au fost elaborate patru strategii naționale de securitate, în mandatele a patru președinți, în perioada care a trecut după ce am pășit în acest secol. Vom căuta să identificăm și să analizăm acele referiri din conținutul acestor strategii care abordează probleme de securitate maritimă, dar și pentru că *Strategiile de Securitate Națională (National Security Strategy – NSS)* sunt cele care determină conținutul strategiilor de securitate subsecvente.

National Security Strategy 2002, elaborată în mandatul președintelui *Bush*, a fost marcată de doctrina *Bush* de război preemptiv și marchează trecerea de la războiul rece, unde inamicul era bine cunoscut, la o eră în care terorismul devine inamicul numărul 1 în materie de securitate[10]. Acest document, de asemenea, anunță și hotărârea SUA de a milita pentru o securitate

[8] *Ibidem*, p. 4
[9] *Ibidem*, p. 10
[10] *** *National Security Strategy of The United States of America*, The Wite House, Washington, 17 September 2002, p.5

globală, în acest sens renunțând a mai desemna Rusia și China ca adversari, ci ca parteneri în acest demers.

Din păcate, în opinia noastră, această strategie a fost făcută în grabă, sub imperiul evenimentelor din 11 septembrie 2001, având abordări generale, declarative și cu lacune evidente. Una dintre acestea este și aceea că nu se pomenește deloc securitatea maritimă, singura excepție fiind cea referitoare la colaborarea cu India, unde se face o referire vagă despre securitatea liniilor de comunicație maritime din Oceanul Indian[11] În tot cuprinsul acestei strategii, cuvântul „mare" și, respectiv, „ocean", nu apar decât o dată, în pasajul de care am pomenit mai sus. Deși ar fi fost imperios necesar, ținând cont de actul terorist din anul 2000, îndreptat împotriva distrugătorului *USS Cole*.

Ca urmare, evident, această strategie nu a fost urmată de o strategie de securitate maritimă. Ea face parte din acele strategii impulsive, elaborate în grabă, sub imperiul unui eveniment recent, cu impact emoțional și care generează abordări de slabă calitate. Și nu este numai opinia noastră, deoarece această strategie a constituit ținta unor numeroase critici puternice în interiorul SUA.

Și, dacă tot am pomenit despre strategii subsecvente, această strategie a fost urmată de așa ceva, dar și aceste strategii subsecvente au omis problemele de securitate maritimă. De exemplu, *Strategia Națională de Combatere a Armelor de Distrugere în Masă (National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction)*, din decembrie 2002, nu pomenește niciodată cuvântul "mare" sau cuvântul „maritim", nemaivorbind de sintagma „securitate maritimă", iar *Strategia Națională de Combatere a Terorismului (National Strategy for Combating Terrorism)*, din februarie 2003, pomenește doar o dată cuvântul „mare".

Singura strategie care, pentru prima dată se referă ceva mai substanțial la problema securității maritime, este *Strategia Națională pentru Securitatea Internă (National Strategy for Homeland Security)*, publicată în iulie 2002, fiind produsul *Biroului pentru Securitatea Internă*, practic, premergătorul *Departamentului pentru Securitatea Internă*, înființat câteva luni mai târziu. În acest document, la capitolul priorități pentru viitor, printre cele 13 sunt și trei care vizează mediul maritim: „Secure America's borders"[12]; „Increase the security of international shipping containers"[13]; „Recapitalize the U.S. Coast Guard"[14]. Este, totuși, un început.

Nu am făcut această divagație ca să umplem pagini, ci pentru a demonstra ce afirmăm, și anume că securitatea maritimă este un subiect care a

---

[11] *Ibidem*, p.27

[12] **** National Strategy for Homland Security*, Office for Homland Security, Washington, July 2002, p. 68

[13] *Ibidem*, p. 23, 68

[14] *Ibidem*, p. 23, 68-69

fost ignorat mult timp, în mod nejustificat, abordat târziu și, mai ales, abordat în treacăt și nu în profunzime.

Adevărata eră a securității maritime ca subiect de sine stătător în politica SUA, debutează cu ***„Directiva Prezidențială privind Securitatea Națională – NSPD/41”*** și ***„Directiva Prezidențială privind Securitatea Internă – NSPD/13”***, care au ca subiect politica de securitate maritimă a SUA. și ca scop „stabilirea politicii, principiilor directoare și acțiunilor de implementare pentru a îmbunătăți securitatea națională și internă a SUA, prin protejarea intereselor maritime ale SUA”[15] și, în același timp, „de înființare a *Comitetului de Coordonare a Politicii de Securitate Maritimă*”[16] care are misiunea de a coordona activitatea interagenții pe acest domeniu[17]

Primul punct dintre cele specificate în această directivă, ca fiind cruciale în implementarea politicii de securitate, este cel intitulat *National Strategy for Maritime Security*, inserat în capitolul IV, *Policy Implementation*, unde se arată necesitatea stringentă a acestei strategii și responsabilitatea secretarului apărării și cel al securității interne de a coordona elaborarea sa, precum și termenul de 180 de zile în care trebuie elaborată[18].

În capitolul V sunt iterate cele opt direcții ale acțiunii politice necesare pentru elaborarea și implementarea noii strategii de securitate maritimă, concretizate în planuri și activități cu diferite responsabilități ale instituțiilor, dar și cu termene de finalizare. Cea mai elocventă prezentare a evoluției acestor planuri a fost făcută în anul 2008, prin raportul *United States Government Accountability Office (GAO)*, unde sunt enumerate cele opt planuri și activități, dar se face și o analiză amănunțită a modului cum s-au realizat, cum au răspuns cerințelor și cum s-au încadrat în termen. Situația, în iulie 2008, se prezenta astfel[19]:

- *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness, (Octombrie 2005);*
- *Global Maritime Intelligence Integration Plan, (Iulie 2005);*
- *Maritime Operational Threat Response Plan, (Octombrie 2006);*
- *International Outreach and Coordination Strategy, State (Noiembrie 2005);*
- *Maritime Infrastructure Recovery Plan, (Aprilie 2006);*

---

[15] **** NATIONAL SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE NSPD-41, HOMELAND SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE HSPD-13*, Whashington, December 21, 2004, p. 1

[16] *Ibidem*

[17] *Ibidem*, pp. 3-4

[18] *Ibidem*, p. 5

[19] **** MARITIME SECURITY - National Strategy and Supporting Plans Were Generally Well Developed and Are Being Implemented*, Report to the Committee on Commerce, Science, and Transportation, U.S. Senate, GAO-08-672, June 2008, p.7, 22

• *Maritime Transportation System Security Recommendations, (October 2005);*

• *Maritime Commerce Security Plan, (Octombrie 2005);*

• *Maritime Commerce Security Plan, DHS (Octombrie 2005)*

și arăta clar că faptul că politica în domeniul securității maritime, respectiv strategia maritimă, erau implementate cu succes în practică.

Pentru a înțelege mai bine importanța acestor planuri, dar și seriozitatea și conștiinciozitatea cu care sunt tratate, vom prezenta pe scurt conținutul lor (**Fig. 66**), ca exemplu de cum trebuie tratată și implementată o strategie, nu cum procedam noi, în general, că strategii nu prea avem, iar în domeniul securității maritime, așa cum vom vedea pe parcursul lucrării, nici vorbă să avem ceva. Iar ceea ce prezentăm, este la nivel strategic național. Normal că aceste planuri și activități sunt urmate de cele subsecvente, până la nivelul de bază al domeniului, adică, până la nivel individ.

Mai mult, activitatea de monitorizare și analiză este permanentă, oferind elemente de analiză, corecție și, de ce nu, de eficiență acțională, dar și eficiență în ceea ce privește folosirea resurselor alocate.

NATIONAL PLAN TO ACHIEVE MARITIME DOMAIN AWARENESS	• Oferă o abordare pentru îmbunătățirea colectării de informații și diseminarea în domeniul maritim pentru a identifica, cât mai devreme și cât mai departe de țărmurile SUA posibile amenințări
GLOBAL MARITIME INTELLIGENCE INTEGRATION PLAN	• Utilizează capacitățile existentepentru a integra activitatea de obținere de informații (intelligence)în ceeace privește potențialele amenințări la adresa intereselorSUA în domeniul maritim.
MARITIME OPERATIONAL THREAT RESPONSE PLAN	• Stabilește roluri și responsabilități pentru a permite răspuns rapid, decisiv și coordonat al SUA la amenințările împotriva Statelor Unite și intereselorsale în domeniul maritim.
INTERNATIONAL OUTREACH AND COORDINATION STRATEGY	• Oferă un cadru pentru coordonarea inițiativelor de securitate maritimă întreprinse cu guvernelestrăine și organizațiile internaționale și solicită sprijinul internațional pentru consolidarea securității maritime.
MARITIME INFRASTRUCTURE RECOVERY PLAN	• Recomandă proceduri și standarde pentru recuperarea infrastructurii maritime în urma unui atac sau a unei ditrugeri
SYSTEM SECURITY RECOMMENDATIONS	• Recomandă îmbunătățiri ale cadrului național și internațional de reglementarecu privire la domeniul maritim.
MARITIME COMMERCE SECURITY PLAN	• Stabilește un plan cuprinzător pentru securizarea lanțului de aprovizionare.
DOMESTIC OUTRICH PLAN	• Angajează și inputuri din afara cadrului federal pentru a contribui la dezvoltarea și punerea în aplicare a politicilor de securitate maritimă.

Fig. 66 Planurile și activitățile planificate pentru implementarea și aplicarea politicii și strategiei de securitate maritimă a SUA.

Sursa informațiilor: *GAO-08-672 - MARITIME SECURITY - National Strategy and Supporting Plans Were Generally Well Developed and Are Being Implemented,* Report to the Committee on Commerce, Science, and Transportation, U.S. Senate, GAO-08-672, June 2008, p. 7, 22

Datorită faptului că nu avem suficient spațiu, deoarece lucrarea noastră nu se cantonează numai asupra acestui subiect și nici măcar asupra SUA, nu

avem posibilitatea de a intra în detalierea tuturor planurilor și activităților prezentate mai sus, deși ar fi o veritabilă lecție de cum trebuie derulat și aplicat un proces. Este o muncă colosală, care presupune mii de pagini de documente și multă muncă din partea celor implicați. Și, mai ales competență.

Strategia Națională de Securitate Maritimă care a intrat în vigoare în septembrie 2005, nu este numai un document în sine, ci o complexă punere în funcțiune a unei politici, prin acțiuni practice, dar și prin fundamentări teoretice și elaborări de documente necesare coordonării, implementării, derulării și evaluării eficacității planurilor și acțiunilor specifice.

Încă de la început, se arată, în mod evident, importanța securității maritime pentru SUA deoarece „Siguranța și securitatea economică a Statelor Unite depind în mod substanțial de utilizarea sigură a oceanelor lumii”[20].

Ca prim subiect este abordat cel referitor la amenințările la adresa securității SUA, care țin de domeniul maritim. Prima dintre aceste amenințări este furnizată de către entități statale care dezvoltă arme de distrugere în masă și care sunt adevărate „paradisuri pentru criminali și teroriști care utilizează aceste țări ca baze de operațiuni pentru a exporta activități ilicite în domeniul maritim și în alte zone ale globului”[21] În afară de aceasta, există și un alt pericol și anume că este posibil ca un alt stat „să ofere să ofere arme convenționale avansate, componente ale unor arme de distrugere în masă...., tehnologii precum și expertiză unui alt stat criminal sau unei organizații teroriste care sunt dispuse să efectueze atacuri teroriste”[22] Bineînțeles că principala cale pentru a fi aduse în SUA aceste arme, este calea mării. În continuare, și alte amenințări la adresa securității maritime(**Fig. 67**) sunt enumerate și analizate în strategie, nu numai ca mod de acțiune, dar și ca efecte previzibile, care pot produce pagube însemnate sau dezastre. Nu vom intra în amănunte, deoarece sunt binecunoscute, fiindu-le dedicate multă literatură de specialitate.

În partea a II-a a strategiei, sunt abordate obiectivele strategice care trebuie să conducă la realizarea măsurilor de securitate maritimă, pornind de la faptul că „Amenințările transnaționale de astăzi au potențialul de a provoca pagube mari multor națiuni. Astfel, securitatea domeniului maritim necesită eforturi cuprinzătoare și cu caracter coeziv între Statele Unite și multe națiuni cu care se cooperează pentru a proteja interesul comun al securității maritime globale”[23]

---

[20] *** *The National Strategy for Maritime Security*, september 2005, p. 1
[21] *Ibidem*, p.3
[22] *Ibidem*, pp.3-4
[23] *Ibidem*, p. 7

Fig. 67 Amenințări la adresa securității maritime a SUA
Sursa informațiilor: *The National Strategy for Maritime Security*, September 2005

Deși, la acea dată au fost luate în calcul numai cinci amenințări, am văzut, pe parcursul lucrării, în capitolul II, că avem de-a face cu o gamă mai completă de amenințări, dar, la acea dată (2005) au fost luate în calcul numai cinci.

Tot acest demers are la bază trei principii capitale:

- Prezervarea libertății mării;
- Facilitarea și apărarea comerțului;
- Facilitarea circulației bunurilor și persoanelor dezirabile, în timp ce persoanele și materialele periculoase sunt excluse

Plecând de la aceste principii capitale, se au în vedere următoarele obiective care vor ghida activitățile de securitate maritimă[24]:

- Prevenirea atacurilor teroriste și a acțiunilor ostile și criminale;
- Protejarea centrelor de populație legate de mediul maritim și a infrastructurilor critice;
- Minimalizarea distrugerilor și recuperare rapidă;
- Protejarea oceanului și a resurselor sale

În secțiunea a IV-a a strategiei, sunt abordate cele cinci acțiuni la nivel strategic ce asigură atingerea obiectivelor propuse în strategie[25]:

- Consolidarea cooperării internaționale;
- Extinderea domeniului de vigilență;
- Integrarea securității în practicile comerciale;

[24] *Ibidem*, pp. 8-12
[25] *Ibidem*, pp. 13-24

- Implementarea unei securități stratificate;
- Asigurarea continuității sistemului de transport maritim

Trecând de la teorie la aplicabilitate, strategia stabilește opt planuri de sprijin în procesul de implementare a strategiei[26] (**Fig. 68**)

Abordările legislative ulterioare, după anul 2005, precum și cele din mediul științific, au acordat o importanță majoră domeniului securității maritime, fiind elaborate o multitudine de planuri, studii, analize, evaluări etc., care au umplut goluri însemnate, acumulate în timp, ca urmare a neabordării suficiente a problematicii legate de securitatea maritimă. Bineînțeles că cele mai mari goluri erau în sistemul legislativ.

Fig. 68 Planurile de sprijin pentru implementarea Strategiei de Securitate Maritimă a SUA, septembrie 2005

Sursa informațiilor: *The National Strategy for Maritime Security*, September 2005

Nu putem, așa cum arătam, nici măcar să trecem în revistă actele normative care vizează securitatea maritimă, elaborate după anul 2005, deoarece sunt extrem de numeroase și voluminoase.

De asemenea, nu putem, însă, să trecem peste faptul că, în anul 2007, pentru prima dată în istoria SUA, *US Navy*, *Marine Corps* și *Coast Guard*, elaborează strategia maritimă denumită *A Cooperative Strategy for 21st*

[26] *Ibidem*, p.27

Century Seapower, unde se fac și referiri la securitatea maritimă, arătând că „...inițiativa privind parteneriatele maritime globale urmărește o abordare cooperativă a securității maritime, promovând supremația legii, prin contracararea pirateriei, a terorismului, a proliferării armelor, a drogurilor, traficului de ființe umane și altor activități ilicite”[27].

Mai mult decât atât, se definesc acțiunile ce se au în vedere pentru realizarea măsurilor de securitate maritimă deoarece „realizarea și menținerea securității pe mare este esențială pentru atenuarea amenințărilor altele decât războiul, inclusiv a pirateriei, a terorismului, a proliferării armelor, a traficului de droguri și a altor activități ilicite. Contracararea acestor amenințări neregulate și transnaționale ne protejează patria, îmbunătățește stabilitatea globală și asigură libertatea de navigație în beneficiul tuturor națiunilor. Forțele noastre maritime impun dreptul internațional pe mare prin protocoale stabilite, cum ar fi *Planul de Răspuns privind Amenințările Operaționale Maritime (MOTR - Maritime Operational Threat Response Plan*, n.n). Ne alăturăm, de asemenea, forțelor navale și celor ale de pazei și de coastă din întreaga lume pentru a combate și a curma amenințările comune.”[28]

Trebuie să ne oprim, totuși și asupra a două documente foarte importante, *National Security Strategy* din anul 2010 și *National Security Strategy* din anul 2015, ambele elaborate în timpul mandatului președintelui *Barack Obama*. Dacă în strategia din anul 2010 nici măcar cuvintele „mare”, „maritim”, „naval” sau sintagma ”securitate maritimă” nu figurează în cele 52 de pagini, în cea din anul 2015, se face referire la securitatea maritimă, într-un subcapitol din capitolul II, *Assure Access to Shared Spaces*, fiind abordată, împreună cu securitatea aeriană, în câteva rânduri, unde, pe lângă frazele tipic politicianiste, este exprimată și o aserțiune de substanță, prin care se arată că, eșecul în ratificarea *Convenției de la Montego Bay (UNCLOS)*, privitoare la dreptul mării, „subminează interesul național într-o ordine internațională bazată pe norme”[29] De asemenea, în capitolul V, în subcapitolul *Advance Our Rebalance to Asia and the Pacific*, se face o scurtă referire la securitatea maritimă, într-o expresie prolixă care vizează China.[30]

Este posibil ca referirile la securitatea maritimă să fie mai puțin consistente, deși SUA se declară un stat maritim, cu acces direct la trei oceane, ținându-se cont de documentele subsecvente care urmează unei strategii, unde subiectul securitate maritimă să fie mult mai pe larg și mult mai profund abordat.

Tot în anul 2010 apare și *Naval Operations Concept 2010 (NOC-10)*, document semnat de către *Șeful Operațiilor Navale, Comandantul Corpului de*

---

[27] *** *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, p.11
[28] *Ibidem*, p. 14
[29] *** *National Security Strategy*, Washington, White House, 2015, p. 13
[30] *Ibidem*, p. 24

Infanterie Marină și *Comandantul Gărzii de Coastă* și care descrie când, unde și cum își vor aduce contribuția forțele navale americane la consolidarea securității, prevenirea conflictelor și triumful în război. De asemenea, descrie modul în care serviciile maritime vor atinge scopurile inserate în *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower (CS-21).*

Acest document are un capitol (capitolul 5) întreg dedicat securității maritime, care debutează prin definirea securității maritime ca fiind „un termen nedoctrinar care conține acele sarcini și operațiuni desfășurate pentru a proteja suveranitatea și resursele maritime; pentru a sprijini comerțul maritim liber și deschis, precum și pentru a combate terorismul maritim, proliferarea armelor, criminalitatea transnațională, distrugerea mediului și imigrația maritimă ilegală."[31]

Ca elemente importante, găsim o clasificare a operațiilor de securitate maritimă în *individuale* – desfășurate de către un singur stat, în folosul propriu și *colective* – desfășurate de mai multe state, pentru un folos comun, dar și o enumerare a amenințărilor (pirateria, traficul de stupefiante, traficul de persoane, proliferarea armelor, distrugerea mediului și jefuirea resurselor naturale)[32].

Ca răspuns la amenințările din domeniul securității, se au în vedere următoarele operații de răspuns[33]:

- Creșterea supravegherii și urmăririi;
- Operații cu grupări de forțe combinate;
- Operații de interceptare maritimă;
- Operații de impunere a legii;
- Operații maritime extinse de interceptare

Anul 2013, încă de la început, din punct de vedere al securității maritime, este marcat de apariția documentului intitulat *Maritime Security Cooperation Policy: An Integrated Navy-Marine Corps-Coast Guard Approach*, elaborat în comun de către cele trei servicii navale, unde se arată că „obiectivul general al acestei politicii este de a spori coordonarea și integrarea în cadrul celor trei servicii maritime pentru planificarea și desfășurarea cooperării în materie de securitate, în vederea furnizării către comandanții din teatre a unor pachete de forțe maritime mai eficiente și mai eficace (adică a face cum trebuie și ce trebuie- n.n), care sporesc capabilitatea și capacitatea forțelor de securitate maritimă ale națiunilor partenere și a instituțiilor lor de sprijin, interoperabilitatea și consolidează stabilitatea regională și globală."[34]

---

[31] **** Naval Operations Concept 2010 (NOC-10), Implementing The Maritime Strategy*, p. 35

[32] *Ibidem*, p. 36

[33] *Ibidem*, p. 43

[34] **** Maritime Security Cooperation: An Integrated Navy-Marine Corps-Coast Guard Approach*, January 2013, p. 1

Nu vom intra în amănuntele acestui document și doar vom sublinia faptul că el este o urmare a necesităților reieșite din aplicarea prevederilor *National Security Strategy* din mai 2010 și a *Maritime Strategy, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, din octombrie 2007.

Un alt document important, care este, de fapt, o revizuire a *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, particularizată prin motto-ul *Forward-Engaged-Ready,* apare în martie 2015 și se remarcă printr-o abordare mult mai substanțială a securității maritime.

În primul rând, securitatea maritimă este considerată, pentru prima dată, printre funcțiile principale ale serviciilor maritime (*US Navy, US Coast Guard, US Marine Corps*), alături de descurajare, controlul mării și proiecția puterii[35].

În al doilea rând, pentru prima dată sunt nominalizate operațiile de securitate maritimă, pe lângă alte operații de sine stătătoare anterioare.[36]

În al treilea rând, prin extinderea operațiilor de securitate maritimă se consolidează parteneriatele, obiectivul fiind de a construi și de a sprijini capacitățile regionale ca să poată face față provocărilor din zonă la adresa securității maritime.[37]

Finalul Secțiunii a IV-a din această strategie revizuită este dedicat, exclusiv, securității maritime și, practic, demonstrează o masivă schimbare de abordare a acestei noi funcții care, așa cum am văzut, s-a născut târziu și a crescut destul de greu. Practic, evoluția sa a fost dictată de evoluția situației globale pe Oceanul Planetar, marcată de noi provocări și de amplificarea altora existente și, așa cum se arată în acest pasaj din finalul Secțiunii a IV-a, „Deoarece toate națiunile împărtășesc beneficiile colective ale securității maritime, este o zonă promițătoare pentru cooperarea extinsă cu aliații și partenerii noștri."[38]

Cea mai substanțială referire la securitatea maritimă, totuși, o găsim în Secțiunea a V-a, *Force Design: Building the Future Force (Proiectarea Forței: Construind Viitoarea Forță)*, unde, pe lângă abordarea a celorlalte trei funcții principale ale serviciilor maritime, pe care le-am nominalizat anterior, pentru realizarea securității maritime prin combaterea terorismului, traficului ilicit, pirateriei, amenințărilor la libertatea de navigație în domeniul maritim, se au în vedere o serie de măsuri (**Fig. 69**), menite să crească eficiența și eficacitatea acțiunilor, dar și amploarea lor, prin angrenarea în acest demers și a altor state.

---

[35] *** *Maritime Strategy, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, March 2015, p. 2
[36] *Ibidem*, p. 7
[37] *Ibidem*, p. 13
[38] *Ibidem*, p. 26

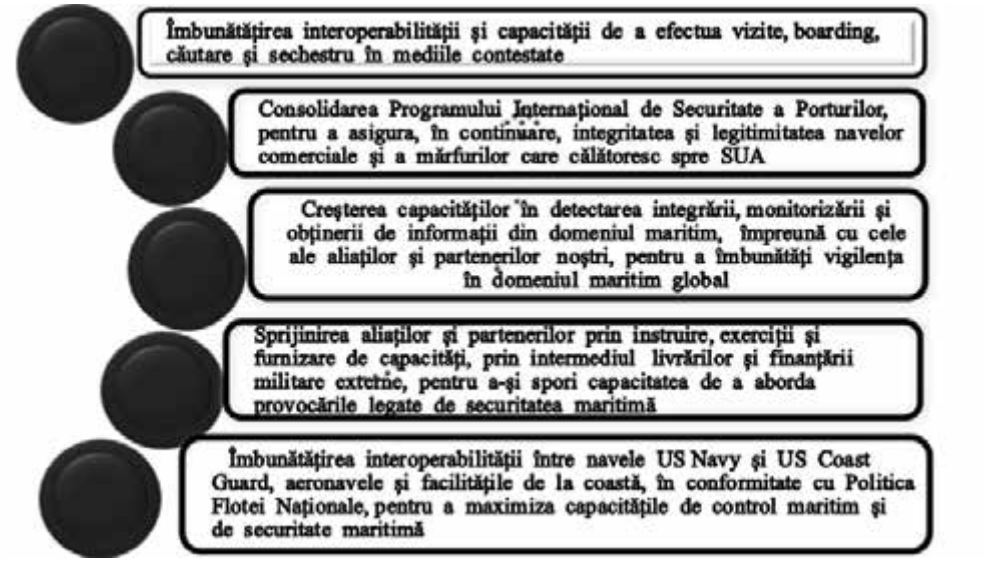


Fig. 69 Măsuri pentru realizarea securității maritime
Sursa informațiilor: *Maritime Strategy, "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, March 2015, p.36

Ultimul document referitor la securitatea SUA, *National Security Strategy of the United States of America (Strategia de Securitate a Statelor Unite ale Americii)*, din decembrie 2017, nu se depărtează de modul de abordare al securității maritime al strategiei din 2015, referirile la aceasta fiind destul de nesubstanțiale.

Undeva, într-o secțiune a ultimului capitol, intitulat Pilonul IV, *Achieve Better Outcomes in Multilateral Forums (Obținerea de rezultate mai bune în Forumuri Multilaterale)*, se arată că „Accesul liber la mări rămâne un principiu central al securității naționale și al prosperității economice, iar explorarea mării și a spațiului oferă oportunități de câștig comercial și descoperiri științifice."[39]

Din păcate, așa cum am prezentat destul de succint, Statele Unite, ca și alte state, au abordat destul de târziu problemele referitoare la securitatea maritimă, au trecut la crearea instituțiilor necesare, la elaborarea documentelor de planificare, conducere, implementare, desfășurare a acțiunilor specifice, evaluare și reevaluare, fapt ce face ca provocările de securitate din domeniul maritim să fie mult mai bine gestionate, amenințările să fie diminuate și, esențial, să prevină apariția altora sau a surprizelor nedorite, gen cazul USS Cole.

Bineînțeles, criticile sunt și ele parte din acest laborios proces, contribuind la perfecționarea abordărilor, elaborărilor de acte normative, documentelor și studiilor. De exemplu, o instituție de prestigiu din cadru *US Navy*, nu se sfiește să afirme că „Marinei îi lipsește un proces pentru a genera o

[39] *** *National Security Strategy*, Washington, White House, 2017, p. 40

gândire robustă și dezbateri asupra viitorului mediu geostrategic, pe care să se bazeze deciziile privind forma, compoziția și dimensiunea structurii sale de forțe. Ca urmare, *Navy* nu a reușit să se asigure că strategia conduce dezvoltarea și execuția programului."[40]

IV.3 – Federația Rusă

Sfârșitul anului 2010 marchează începutul unei noi ere în domeniul abordării problemelor de securitate din Federația Rusă, fiind punctul de plecare pentru structurarea unui sistem nou, bazat, în primul rând, pe documente foarte bine elaborate și structurate, care statuează atât abordarea conceptuală a securității, dar și elaborarea și aplicarea în practică a unor programe strategice de amploare, ce vizează toate aspectele ce țin de securitate: politice, economice, militare, culturale, de mediu etc.

Documentul de bază, din care decurg toate celelalte documente privitoare la securitatea națională din Federația Rusă și căruia i se subordonează din punct de vedere conceptual și acțional aceste documente, este *Федеральный Закон N 390-ФЗ "О безопасности" (Decret Federal N 390-FZ „Despre Securitate")*, din 28 decembrie 2010. Acest document este urmare a concepției de securitate elaborată cu un an înainte și, practic, o oficializează printr-un document definitiv, menit să declanșeze o nouă abordare a acestui subiect și să se treacă la punerea în practică a noii concepții de securitate a Federației Ruse.

La baza noii concepții, în mod evident, este faptul că Federația Rusă a depășit perioada de criză care a urmat după dezmembrarea URSS și, după o perioadă de haos, a revenit în evoluție normală, dar și noua orientare politico-militară a Rusiei, datorată, în mod evident, președintelui Putin.

Așa cum se arată în primul articol al acestui document, „Acest act federal definește principiile de bază și conținutul activităților pentru a asigura securitatea statului, siguranța publică, securitatea mediului, siguranța personală, alte tipuri de securitate prevăzute pentru legislația Federației Ruse...", competențele și funcțiile guvernului federal, ale altor autorități de stat ale Federației Ruse și ale autorităților locale, precum și statutul *Consiliului de Securitate al Federației Ruse*"[41].

De asemenea, tot în primul capitol, în câteva articole, sunt enumerate principiile care stau la baza securității naționale, se arată în ce constau

---

[40] Dr. James A. Russell, Dr. James J. Wirtz, Dr. Donald Abenheim, Dr. Thomas-Durrell Young, Ms. Diana Wueger, *Navy Strategy Development: Strategy in the 21st Century*, Naval Research Program (Project Number: FY14-N3/N5-0001) at the Naval Postgraduate School in support of OPNAV N3/N5, June 2015, Monterey, California, p.6

[41] *** *Федеральный Закон No. 390-ФЗ "О безопасности"*, Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона, 28.12.2010

activitățile de securitate, în ce constă politica de securitate (aici specificându-se faptul că principalele direcții ale politicii statului în domeniul securității le stabilește președintele Federației Ruse), care este baza juridică, modul de coordonare a activităților de securitate și cooperarea internațională în materie de securitate.

În capitolul II, sunt inserate competențele în materie de securitate ale autorităților federale, autorităților publice și autorităților locale ale Federației Ruse, începând cu competențele președintelui. Vom zăbovi puțin asupra acestora, și pentru a vedea care sunt cele mai importante dintre aceste competențe, dar și pentru a ne face o imagine asupra puterii crescute a președintelui rus. Principalele competențe care arată clar puterea deplină a președintelui Federației Ruse, sunt:

1) determină direcțiile principale de acțiune ale statului în domeniul politicii de securitate;

2) aprobă strategia națională de securitate a Federației Ruse, alte documente conceptuale și doctrinare din domeniul securității;

3) formează și conduce *Consiliul de Securitate*;

4) stabilește competențele organelor executive federale, pe care le conduce, în domeniul securității;

Puterea legislativă a Federației Ruse, emite legi, revizuiește legi și aprobă decretele președintelui în domeniul securității statului, iar guvernul federal, deja, așa cum este și normal, este nivelul de vârf al sistemului de execuție, având următoarele atribuții[42]:

1) participă la definirea principalelor direcții ale politicii de stat în domeniul securității;
2) elaborează programele orientate pe probleme de securitate, la nivel federal și asigură punerea în aplicare acestora;
3) stabilește competența în domeniul securității a organelor federale ale autorității executive și gestionează modul cum acestea își desfășoară activitatea;
4) furnizează resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor din domeniul securității, atât organismelor executive la nivel federal, dar și celor locale;
5) execută și alte atribuții în domeniul securității, atribuite de către *Constituția Federației Ruse*, legile constituționale federale și actele juridice de reglementare ale președintelui Federației Ruse.

Conform articolului 11, *Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности (Atribuțiile organelor executive federale în domeniul securității)*, printr-o simplă frază,

[42] *** *Ibidem*, Статья 10. Полномочия Правительства Российской Федерации в области обеспечения безопасности

acestora li se atribuie îndeplinirea cerințelor tuturor actelor normative referitoare la securitate, iar, prin prevederile articolului 12, *Функции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности (Funcțiile autorităților de stat ale entităților componente ale Federației Ruse și ale administrațiilor locale în domeniul securității),* li se cere implementarea în teritoriu a acestei legislații.

Capitolul III este dedicat, în întregime, *Consiliului de Securitate al Federației Ruse,* care este un organism deliberativ constituțional care pregătește decizii ale președintelui Federației Ruse privind securitatea, organizarea apărării, configurarea structurilor militare, producția de apărare, cooperarea tehnico-militară a Federației Ruse cu alte state, precum și referitoare la alte probleme legate de protecția sistemului constituțional, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Federației Ruse, dar și pe probleme de cooperare internațională în domeniul securității comune.

Articolele 14-18, din decret, stabilesc sarcinile și funcțiile principale ale consiliului, componența acestuia, rolul secretarului *Consiliului de Securitate,* care este oficialul responsabil de punerea în aplicare a sarcinilor și funcțiilor încredințate *Consiliului de Securitate,* el subordonându-se direct președintelui Federației Ruse. De asemenea, se specifică forma de desfășurare a activităților consiliului și faptul că toți membri consiliului au drepturi egale în luarea deciziilor, dar, important de remarcat, acestea intră în vigoare numai după ce sunt aprobate de către președinte.

În același timp, în finalul acestui decret se anulează, total sau parțial, o serie de acte normative intrate în vigoare începând cu anul 1992, primul fiind decretul N 2446-1r din 5 martie 1992, referitor la securitatea națională.

Primul document important, care este urmare directă a acestui decret, este un alt decret, *Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации"* (*Decretul președintelui Federației Ruse din 31.12.2015, N 683, „Despre Strategia Națională de Securitate a Federației Ruse”)*, în care, încă de la început, se arată că „Această strategie este un document de bază, de planificare strategică, care definește interesele naționale și prioritățile naționale strategice ale Federației Ruse, scopurile, obiectivele și măsurile de politică internă și externă, menite să consolideze securitatea națională a Federației Ruse, precum și să asigurare dezvoltarea durabilă a țării pe termen lung”.[43]

Nu vom insista prea mult asupra acestui document, deoarece reia probleme pe care le vom detalia atunci când vom analiza și alte documente și vom puncta doar problemele cu adevărat specifice acestei strategii.

[43] **** Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации"*, Москва, Кремль, 31 декабря 2015 года, p.1

Capitolul II, *Россия в современном мире*[44] *(Rusia în lumea contemporană)*, lansează câteva considerații inedite și o expunere a principalelor probleme internaționale (în viziunea Rusiei, bineînțeles) cum ar fi:

- conceptul de „lume policentrică”;
- faptul că a reușit (Federația Rusă) să protejeze drepturile compatrioților din străinătate;
-reușita în soluționarea conflictelor militare și asigurarea stabilității strategice;
- capacitatea de a-și menține și consolida potențialul economic în condiții de instabilitate a economiei mondiale și aplicarea de către unele state a unor măsuri economice restrictive;
- valorile spirituale și morale tradiționale rusești sunt reînviate, iar tânăra generație are o atitudine demnă față de istoria Rusiei;
- amenințările la adresa Rusiei sunt complexe și interconectate;
- procesul de formare a unui nou model policentric al ordinii mondiale este însoțit de o creștere a instabilității globale și regionale, unul dintre efectele acestui proces fiind lupta pentru poziția de lider în dezvoltarea resurselor Oceanului Planetar și regiunii arctice;
- rolul factorului forță în relațiile internaționale nu s-a diminuat;
- extinderea NATO și amenințarea la granița Federației Ruse;
- instalarea de către NATO a sistemelor antirachetă;
- creșterea fluxurilor migratorii din Africa și Orientul Mijlociu în Europa au demonstrat eșecul sistemului regional de securitate din regiunea euro-atlantică, construit pe baza NATO și a Uniunii Europene;
- intervenția SUA și a Uniunii Europene în Ucraina a transformat această țară într-un focar de instabilitate pe termen lung, în Europa și, direct, în apropierea frontierelor Rusiei;
- se extind focarele de conflict;
- confruntarea crescândă în spațiul informațional global;
- risc ridicat de repetare a crizelor economico – financiare;

Capitolul III, *Национальные интересы и стратегические национальные приоритеты (Interesele naționale și prioritățile strategice naționale)*, este extrem de important, deoarece, prin acest document, Federația Rusă face public care sunt obiectivele și scopurile politicii sale și, mai ales, de cine sunt dictate. Bineînțeles, aceste interese și priorități strategice trebuie foarte bine analizate, pentru a se înțelege perfect sensul lor, atât cel oficial, dar, mai ales, cel bine ascuns în fraze specifice diplomației ruse.

Vom aborda acest subiect, prezentând traducerea exactă și, unde este cazul, inserând comentarii în care vom expune punctul nostru de vedere.

---

[44] *Ibidem*, II. *Россия в современном мире*, pp.2-6

A. Interese naționale pe termen lung:

- consolidarea apărării țării, asigurarea inviolabilității ordinii constituționale, suveranității, independenței, statului și integrității teritoriale a Federației Ruse;
- consolidarea armoniei naționale, a stabilității politice și sociale, a dezvoltării democratice, îmbunătățirea mecanismelor de interacțiune a statului cu societatea civilă;
- îmbunătățirea calității vieții, îmbunătățirea sănătății publice, asigurarea dezvoltării demografice stabile a țării;
- conservarea și dezvoltarea culturii și a valorilor spirituale și morale tradiționale rusești;
- îmbunătățirea competitivității economiei naționale;

B. Consolidarea statutului Federației Ruse ca una dintre cele mai importante puteri mondiale, ale cărei activități au drept scop menținerea stabilității strategice și a beneficiilor reciproce, prin parteneriate, într-o lume policentrică.

C. Interesele naționale sunt asigurate prin implementarea următoarelor priorități naționale strategice:

- apărarea țării;
- securitatea publică și cea a statului;
- îmbunătățirea calității vieții cetățenilor ruși;
- creșterea economică;
- știință, tehnologie și educație;
- îngrijirea sănătății;
- cultură;
- ecologia sistemelor vii și managementul mediului;
- stabilitate strategică și parteneriate strategice bazate pe egalitate.

În debutul Capitolului IV, *Обеспечение национальной безопасности (Asigurarea securității naționale)* se arată că „starea securității naționale depinde, în mod direct, de măsura în care sunt puse în aplicare prioritățile strategice naționale și de eficacitatea sistemului național de securitate”[45] și, apoi, sunt detaliate prioritățile naționale strategice, enumerate în capitolul anterior al strategiei, dar pe care așa cum am văzut și vom vedea, le regăsim și în alte documente[46].

Principalele amenințări la adresa securității statului și la adresa securității publice sunt considerate culegerea de informații și alte activități ale serviciilor și organizațiilor speciale ale statelor străine și a unor persoane fizice, în detrimentul intereselor naționale; activități ale organizațiilor teroriste și extremiste îndreptate împotriva Federație Ruse; activități ale unor asociații,

[45] *Ibidem*, IV Обеспечение национальной безопасности, p. 7
[46] *Ibidem*, IV Обеспечение национальной безопасности, pp. 7-8

grupuri publice, ONG-uri, persoane fizice, care au ca scop încălcarea principiului unității și integrității teritoriale a Federației Ruse, destabilizarea situației politice și sociale interne precum și distrugerea valorilor spirituale și morale tradiționale rusești; activități al unor grupuri infracționale, inclusiv transfrontaliere, dar și corupția, dezastrele naturale etc.

Totodată, sunt enumerate și prezentate și metodele și mijloacele de luptă împotriva acestora, dar nu vom insista asupra lor, deoarece, fiecare prioritate strategică ar necesita o abordare amănunțită și asta o pot face numai cei specializați în domeniile respective.

Ne vom opri puțin asupra stabilității strategice și parteneriatelor strategice echitabile, unde Federația Rusă consideră că ONU și *Consiliul de Securitate al ONU* sunt singurele în măsură să rezolve problemele internaționale referitoare la securitate, iar Federația Rusă să creeze interacțiuni cu partenerii din cadrul *BRICS* (Brazilia, Rusia, India, China, Africa de Sud), *RIC* (Rusia, India, China), *Organizația de Cooperare de la Shanghai*, *Cooperarea Economică Asia-Pacific*, *G20* și alte instituțiile internaționale, aceasta fiind și ordinea importanței pe care le-o acordă Federația Rusă.

De asemenea, este considerată ca fiind foarte importantă și dezvoltarea relațiilor de cooperare bilaterală și multilaterală cu statele participante la Comunitatea Statelor Independente, Republica Abhazia și Republica Osetia de Sud, în fapt aceste state fiind sateliți ai Federației Ruse.

Federația Rusă susține dezvoltarea calitativă a Organizației Tratatului de Securitate Colectivă, transformarea sa într-o organizație internațională universală capabilă să reziste provocărilor regionale și amenințărilor militare și politice (inclusiv terorismul și extremismul internațional, traficul de droguri și substanțe psihotrope, migrația ilegală) și amenințărilor la adresa sferei informaționale.

De asemenea, Federația Rusă acordă importanță consolidării capacității politice și economice a Organizației de Cooperare de la Shanghai și dezvoltă un parteneriat cuprinzător și o cooperare strategică cu Republica Populară Chineză, considerând cele două țări ca un factor cheie în menținerea stabilității globale și regionale.

Deși apărută cu câteva luni înaintea strategiei de securitate, *Морская доктрина Российской Федерации* (Doctrina Maritimă a Federației Ruse), respectă aceleași cerințe strategice, deja devenite, la propriu, literă de lege, la care se adaugă problemele specifice domeniului maritim și forțelor navale.

Acest document nu este o doctrină propriu-zisă, ci un amestec de politică, doctrină și strategie, dar un amestec bine structurat și bine fundamentat. Și acest lucru este inserat încă din prima frază, unde se spune că ***„ Doctrina Maritimă a Federaţiei Ruse (denumit în continuare <<doctrina***

navală>>) este un document fundamental în definirea politicii de stat a Federaţiei Ruse în domeniul naval"[47].

Și așa o vom aborda-o în continuare.

De fapt, această doctrină începe cu prezentarea factorului care a generat-o și anume politica navală care „este definită de stat şi societate, prin scopurile, principiile, obiectivele şi modurile de realizare a intereselor naționale ale Federației Ruse, în zonele litorale, în apele interioare, marea teritorială, zona economică exclusivă, platoul continental al Federației Ruse, în marea liberă, precum şi activitățile practice necesare pentru a le pune în aplicare".[48]

Această nouă doctrină maritimă survine cu cinci ani înainte de termenul de expirare a vechii doctrine, care era valabilă până în anul 2020, aducând elemente noi, în special prin prezentarea cu mai mare tărie a intențiilor Federației Ruse în ceea ce privește Oceanul Planetar și poziționarea sa din punct de vedere politic, economic și, bineînțeles, militar.

Foarte multă lume s-a întrebat de ce o reînnoire așa de rapidă a doctrinei maritime și de ce această doctrină a apărut cu doi ani înaintea apariției politicii maritime a Federației Ruse. În opinia noastră, sunt mai mulți factori, dintre care am enumera:

1. Federația Rusă și China au tranșat prezența și influența pe Oceanul Planetar (Rusia în emisfera nordică și China în cea sudică), cooperând puternic pentru restrângerea dominației SUA pe Oceanul Planetar. Astfel, din anul 2012, desfășoară anual exerciții navale complexe, care au un caracter, să-i zicem, neprietenos. Este de remarcat faptul că exercițiul comun din acest an, cu durata de șase zile, a fost condus de către locțiitorii comandanților celor două forțe navale naționale, demonstrând, astfel, importanța acestora.[49] Și exercițiile s-au derulat nu numai în Oceanul Pacific. Au fost ani când s-au desfășurat în alte locuri de pe glob și anume în Marea Mediterană și în Marea Baltică. De fiecare dată, au fost secvențe care au demonstrat clar un caracter provocator. Anul trecut, de exemplu, gruparea navală rusă, participantă la exercițiul naval, a navigat la 150 de Km în apropiere de insula Tsushima[50], bineînțeles nu să transmită un mesaj de prietenie. De asemenea, manevrele desfășurate în Golful Oman și Oceanul Indian, împreună cu Iranul, la sfârșitul anului 2019, au fost un semnal că cele două mari puteri au ales Iranul ca acolit în realizarea obiectivelor lor strategice din zona Oceanului Indian.

2. Precipitarea activităților din zona arctică și intenția clară a Federației Ruse de a-și instaura hegemonia în zonă, în primul rând prin

---

[47] *** *Морская доктрина Российской Федерации*, 26 июля 2015

[48] *Ibidem*

[49] ****China-Russia joint naval exercise concludes*, Xinhua, 2019-05-04

[50] Franz-Stefan Gady, *China, Russia Kick Off Bilateral Naval Exercise 'Joint Sea' The Chinese People's Liberation Army Navy and Russian Navy began a six-day naval drill in Qingdao, China on April 29*, The Diplomat, April 29, 2019

monopolizarea pasajului de nord-vest care, datorită topirii gheţurilor, a devenit practicabil aproape tot timpul anului. De asemenea, de egală importanţă, este şi bătălia pentru resurse, unde Federaţia Rusă reclamă drepturi quasitotale asupra zonei.[51]

3. Intrarea Peninsulei Crimeea în componenţa Federaţiei Ruse, care presupune o nouă abordare geostrategică a situaţiei din Marea Neagră şi intenţia evidentă a Federaţie Ruse de a controla acest spaţiu.[52]

4. Accelerarea procesului de formare a unei structuri aeronavale permanente în Marea Mediterană, potenţată de eşecul „primăverii arabe" care a marcat pierderea influenţei SUA în zonă, eşecul privind stoparea valului de migraţiune ilegală şi, bineînţeles, războiul din Siria.[53]

5. Prezenţă permanentă în Oceanul Atlantic[54]

Revenind la această doctrină, reiterăm ce am afirmat iniţial şi anume că este o mixtură de politică, doctrină şi strategie, dar rezultatul este un document extrem de complet, complex şi clar.

Orice element abordat este definit şi apoi plasat în realitate, nerămânând o simplă abordare teoretică. Primul element abordat, firesc, este politica maritimă. După ce este definită, sunt enumerate, punctual, elementele de conţinut ale acesteia, este definit interesul naval naţional şi sunt enumerate cele şapte interese naţionale în domeniul naval ale Federaţiei Ruse care, au ca bază de definire *Convenţia ONU asupra Dreptului Mării (Convenţia de la Montego Bay),* care este folosită din plin pentru a legifera interesele Federaţiei Ruse.

Bineînţeles, că orice politică se realizează prin fixarea unor obiective, iar această doctrină nu face excepţie. Ca element doctrinar sunt definite obiectivele ca noţiune, după care se trece la enumerarea celor opt obiective care sunt, în mod clar, elemente de strategie.

Imediat după aceasta, se trece iar la o abordare doctrinară a problemelor de politică navală, prin enumerarea celor 21 de principii ale acesteia, bineînţeles în viziunea Federaţiei Ruse, principii foarte elaborate, unul dintre ele fiind dedicat în mod expres securităţii navale a Federaţiei Ruse, menţionând ca element de bază „asigurarea securităţii activităţilor navale ale Rusiei, a persoanelor fizice şi juridice în diferite tipuri de spaţii navale, inclusiv explorare şi dezvoltare a resurselor minerale din zona internaţională a fundului mării"[55] Şi celelalte principii se referă la sau şi la securitatea maritimă, dar acesta este cu trimitere directă la această componentă de bază a politicii navale a statului.

---

[51] *** *Морская доктрина Российской Федерации*, art. 21 lit. i), 26 июля 2015
[52] *Ibidem*, art. 54 lit. a), b), c), e), f), h), j), n), p)
[53] *Ibidem*, art. 58 lit. b)
[54] *Ibidem*, art. 54 lit. a)
[55] *Ibidem*, art. 8 lit. j)

Domeniul militar al politicii navale este considerat esențial pentru Federația Rusă[56], deoarece „Prin activități militare în domeniul naval se înțelege activitatea desfășurată de stat pentru elaborarea și menținerea metodelor militare care să creeze condițiile favorabile în Oceanul Planetar pentru dezvoltarea durabilă și punerea în aplicare a principalelor priorități ale securității naționale a Federației Ruse”[57], Forțele Maritime Militare fiind principalul factor care „creează și menține condițiile necesare pentru asigurarea securității activităților navale ale Federației Ruse, asigură prezența navală a Federației Ruse prin prezența pavilionului și prin prezența forței sale militare pe mările și oceanele lumii, luând parte la lupta împotriva pirateriei, desfășurată de către forțe militare din comunitatea internațională, la acțiuni de menținere a păcii și acțiuni umanitare care sunt în concordanță cu interesele Rusiei și efectuează vizite cu nave civile și nave ale Marinei Militare în porturi străine”[58].

Oceanul Planetar, în concepția politică a Federației Ruse este împărțit în mai multe zone de interes strategice (**Fig. 70**), unde principala măsură de securitate este întărirea forțelor militare din acele zone, atât din punct de vedere numeric, dar și ca potențial de acțiune.

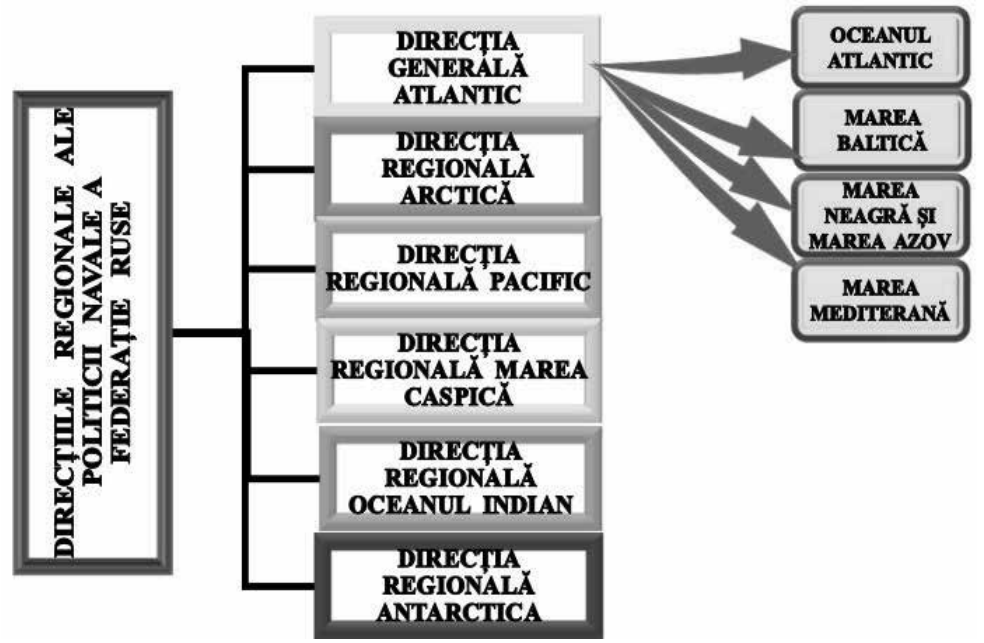


Fig. 70 Direcțiile regionale ale politicii navale, cf. Doctrinei maritime a Federației Ruse
Sursa informațiilor: *Морская доктрина Российской Федерации*, art. 50

[56] *Ibidem*, art. 39
[57] *Ibidem*, art. 37
[58] *Ibidem*, art. 43

Capitolul IV al doctrinei, *Обеспечение реализации национальной морской политики (Asigurarea punerii în aplicare a politicii naționale navale)* la punctul 3, se referă la asigurarea securităţii activităţilor navale și nu ne vom opri asupra lui, deoarece multe elemente comune le vom regăsi și în *Politica de Stat a Federației Ruse privind activitățile maritime militare, pentru perioada până în anul 2030*, pe care o vom prezenta ulterior.

Capitolul V, intitulat *Государственное управление морской деятельностью (Gestionarea de către stat a activităţilor navale)*, practic, stabilește responsabilitățile pe care structurile de stat, începând cu președintele Federației Ruse, le au în ceea ce privește domeniul maritim **(Fig. 71**)

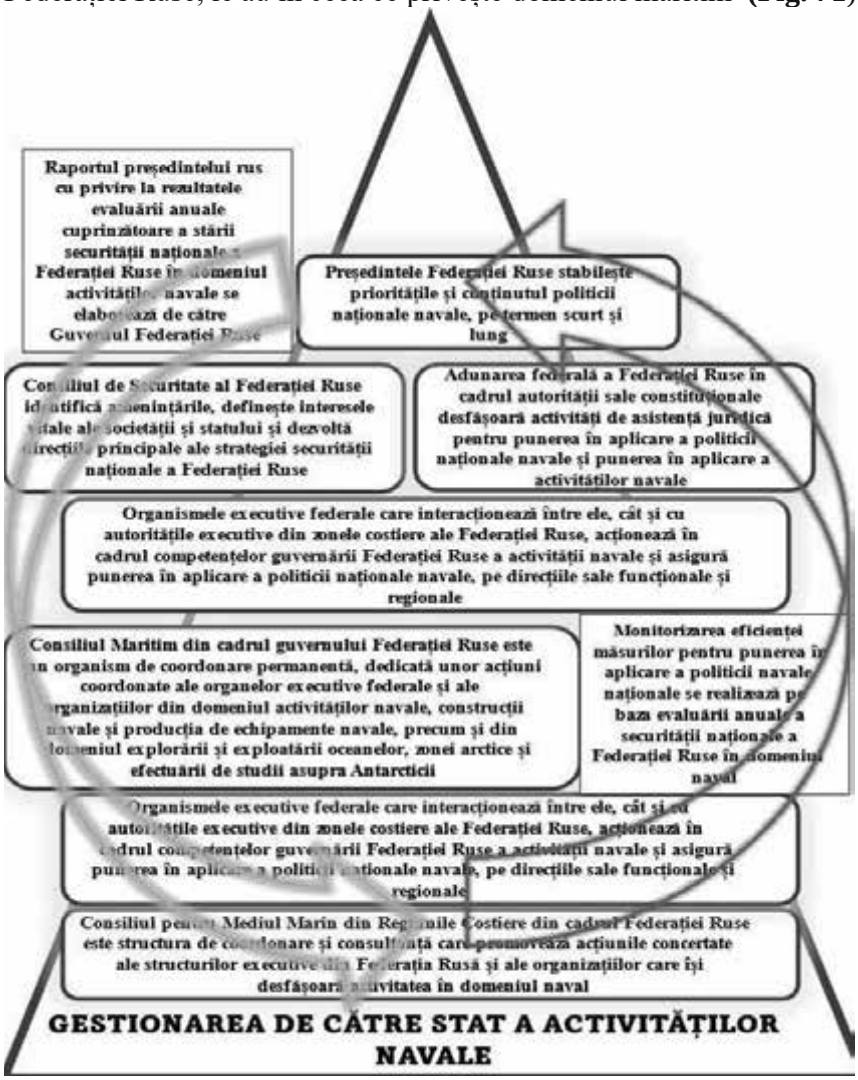


Fig. 71. Structura modului de gestionare de către stat a activităților navale în Federația Rusă

Sursa informațiilor: *Морская доктрина Российской Федерации*, art. 94-102

Ne vom opri puțin și la Raportul Președintele rus cu privire la rezultatele evaluării cuprinzătoare anuale a stării securității naționale a Federației Ruse în domeniul activităților navale, deoarece este un exemplu de simplitate și eficiență (**Fig. 72**), practic, având la bază doar trei criterii generale. Dar suficiente și relevante.

Fig. 72 Procesul de elaborare a Raportului președintelui Federației Ruse cu privire la rezultatele anuale ale stării de securitate a Federației Ruse
Sursa informațiilor: *Морская доктрина Российской Федерации*, art. 102

În iulie 2017, președintele Putin semnează decretul de aprobare a politicii de stat a Federației Ruse privind activitățile maritime militare pentru perioada până în anul 2030, care, în fapt, marchează o relansare în forță a Federației Ruse în domeniul maritimo-militar, având ca vector principal Forțele Maritime Militare.

Bineînțeles, tot cuprinsul acestei politici este dominat de faptul că toate activitățile sunt puse în slujba securității maritime și, implicit a securității naționale a Federației Ruse și a păcii mondiale. Parțial, așa este, dar tendința vădită de relansare în forță și prin forță a Federației Ruse, pe Oceanul Planetar, este evidentă.

Documentul constă în prezentarea celor 55 principii de bază ale politicii navale a guvernului rus în domeniul maritim militar, pentru perioada până în anul 2030, grupate în șapte capitole și, așa cum se arată la punctul 4, se constituie într-un document de planificare strategică al Federației Ruse.[59]

Încă de la primul punct, este specificat faptul că aceste principii de bază ”definesc scopuri, obiective, priorități, politici și mecanisme de implementare a politicii de stat a Federației Ruse în domeniul activităților navale în perioada de până în anul 2030, precum și rolul și locul Forțelor Maritime Militare și ale forțelor și mijloacelor Serviciului Federal de Securitate care fac parte din componenta militară a potențialului maritim al Federației Ruse”[60]. La punctul doi, se specifică ceea ce ar trebui să fie inserat în orice politica, doctrină sau strategie a oricărui stat care se respectă și, anume că toate activitățile în domeniul maritim trebuie să asigure și să pună în aplicare interesele naționale navale, în spațiul în care se proiectează aceste interese. În cazul Rusiei, Oceanul Planetar. Să ne reamintim de cele prezentate în capitolul I, al lucrării noastre, privitor la interesele naționale în domeniul naval!

Toate aceste principii de bază, trebuie să se regăsească în conținutul specific al strategiei de securitate națională, al doctrinei militare și doctrinei maritime, precum și în alte documente de planificare strategică din sfera militară, dar și în conceptul de politică externă al Federației Ruse, așa cum este stipulat la punctul 6.

În continuare vom prezenta acele elemente relevante din acest document, care ne interesează în dezvoltarea subiectului lucrării noastre, fără să mai facem referiri punctuale, decât atunci când este cazul. Vom respecta întru totul textul documentului în limita constrângerilor impuse de traducere. Uneori, și se va întâmpla destul de des, datorită importanței și densității

[59] **** Указ Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327 Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года*, p. 1

[60] *Ibidem*

informației, vom recurge la a prezenta pasaje întregi, cu scopul de a oferi o informație completă, inedită și, de ce nu? posibil de valorificat.

Activitățile maritime militare fac parte integrantă din activitățile militare ale statului, desfășurate pe întreg Oceanul Planetar, pentru a preveni agresiunea împotriva Federației Ruse și pentru a se realiza interesele naționale, făcând parte din prioritățile guvernamentale la nivel înalt, iar Federația Rusă își păstrează statutul de mare putere maritimă al cărei potențial maritim asigură punerea în aplicare și protejarea intereselor sale naționale în orice parte a Oceanului Planetar. Dar, în același timp, așa cum se susține în acest document, este și un factor important în stabilitatea internațională și de descurajare strategică, care îi permite o politică maritimă națională independentă ca participant egal la activitățile maritime internaționale.

„Forțele Maritime Militare, ca o categorie de forțe armate ale Federației Ruse, sunt concepute pentru a proteja interesele naționale ale Federației Ruse și ale aliaților săi pe întreg Oceanul Planetar, prin mijloace militare și pentru a menține stabilitatea militară și politică la nivel mondial și regional, respingând orice agresiune împotriva Federației Ruse pe liniile de comunicații din domeniul maritim și oceanic”.[61]

În acest scop, Forțele Maritime Militare, creează și mențin condițiile necesare pentru a asigura siguranța activităților din mediul maritim, prin prezență navală, afișarea steagului Federației Ruse, dar și prin forța sa militară, pe întreg Oceanul Planetar, prin participarea la lupta contra pirateriei, acțiunea în cadrul misiunilor de menținerea păcii și umanitare, desfășurate de către comunitatea internațională, efectuarea de vizite ale navelor militare în porturi străine, protecția frontierei de stat în mediul submarin, împotriva submarinelor, a diversiunilor și sabotajelor submarine, în scopul securității Federației Ruse.

Specific Federației Ruse este și implicarea *Serviciului Federal de Securitate (FSB),* în participarea la aplicarea măsurilor de securitate în domeniul maritim, oficial numai în ceea ce privește protejarea apelor maritime interioare, marea teritorială, zona economică exclusivă, platoul continental și, în mod special a resurselor naturale existente în aceste zone. Aceste aspecte le întâlnim la punctele 15, 16 și 17, dedicate, exclusiv, activității acestui serviciu, dar și în alte referiri de la alte puncte, unde este specificată activitatea comună cu alte instituții implicate în asigurarea măsurilor de securitate navală.

Capitolul II, *Rusia și Oceanul Planetar. Pericole de natură militară și amenințări la adresa securității naționale a Federației Ruse*, este o scurtă analiză a situației Oceanului Planetar, ca deținător de resurse vitale, dar și ca spațiu de dispute acerbe în goana după aceste resurse, care în mod inevitabil, duce și la dispute de ordin militar. Puterile lumii, cu un potențial naval semnificativ și bazat pe noi sisteme, continuă să își consolideze prezența navală

[61] *Ibidem,* p. 2

în principalele regiuni oceanice ale lumii, inclusiv în apele imediat adiacente teritoriului Federației Ruse, constituindu-se într-o amenințare directă a securității maritime a acesteia, iar Federația Rusă, pentru a face față impactului cu situația politico-militară din lume și pentru a-și proteja interesele sale, pune în aplicare dreptul incontestabil de a fi prezentă pe întreg Oceanul Planetar, în conformitate cu principiile și normele dreptului internațional. Aici vom face o paranteză și vom constata cât mult seamănă aceste aserțiuni cu cele ala SUA, în fapt, ambele expunând principii de mare putere.

Unul dintre cele mai importante pasaje din acest document este cel din conținutul punctului 24, unde sunt enumerate pericolele și amenințări la adresa securității Federație Ruse pe Oceanul Planetar[62]:

- dorința unui număr de țări, în principal Statele Unite ale Americii (SUA) și aliații săi, de a domina Oceanul Planetar, inclusiv Arctica, precum și pentru a obține superioritatea covârșitoare în ceea ce privește forțele navale;
- pretenții teritoriale ale unor țări față de Federația Rusă, în ceea ce privește zone costiere și apele adiacente acestora;
- creșterea numărului de state care au forțe navale cu capacități de luptă puternice;
- dorința unor țări de a restricționa accesul Rusiei la resursele oceanelor și accesul la rutele vitale de transport maritim;
- presiuni economice, politice și juridice internaționale precum și presiuni militare asupra Federației Ruse de a reduce eficiența activităților sale maritime pe Oceanul Planetar, slăbindu-i controlul asupra Rutei Maritime de Nord - cale de transport istorică a Rusiei;
- creștere pe scară largă a terorismului internațional, pirateriei, braconajului, transportului ilegal pe mare de arme, a stupefiantelor și substanțe psihotrope, precum și a produselor chimice și materialelor radioactive;
- prezența unor focare și escaladarea conflictelor armate în domenii de importanță strategică pentru Federația Rusă și a aliaților săi, precum și pe teritoriile statelor care au acces la Oceanul Planetar;

Amenințările directe la adresa securității Federație Ruse în domeniul maritim sunt prezentate la punctul 25, acestea fiind:

- agravare bruscă a situației militare și politice (relații interstatale) și crearea de condiții pentru utilizarea forței militare, în zone din Oceanul Planetar de importanță strategică pentru interesele naționale ale Federației Ruse;

[62] *Ibidem*, p. 5

- dezvoltarea și amplasarea de către unele țări a unor sisteme strategice de armament non-nucleare, de mare precizie, precum și de sisteme antirachetă, pe apele mărilor și oceanelor adiacente teritoriului Federației Ruse;
- utilizarea forței militare de către un număr de state, cu încălcarea Cartei Națiunilor Unite și a altor norme de drept internațional, amenințând interesele naționale ale Federației Ruse

Pentru a justifica prezența sa pe întreg Oceanul Planetar, se arată că necesitatea unei prezențe navale a Federației Ruse este determinată de următoarele pericole:

- dorința crescândă, a unor state, de a poseda resurse de hidrocarburi în Orientul Mijlociu, regiunea arctică și bazinul Mării Caspice;
- impactul asupra situației internaționale a ceea ce se întâmplă în Republica Arabă Siriană, Republica Irak, Republica Islamică Afganistan, al conflictelor din Orientul Mijlociu și din o serie de țări din Asia de Sud și Africa;
- posibilitatea de exacerbare a conflictelor interstatale existente și de apariție de noi conflicte în orice zonă a Oceanului Planetar;
- creșterea activității de piraterie în Golful Guineei, precum și în oceanele Indian și Pacific;
- posibilitatea ca unele țări străine să împiedice Federația Rusă în exercitarea activităților economice și de cercetare științifică pe Oceanul Planetar

Probleme referitoare la securitatea maritimă regăsim și în capitolul III, *Scopurile, obiectivele și prioritățile politicii de stat în domeniul activităților navale,* unde sunt prezentate sarcinile principale ale politicii de stat în domeniul activităților navale. Aici se face o detaliată prezentare a acestor sarcini, în diferite domenii ale activității socială, dar, cele mai multe sarcini le găsim în domeniul apărării și securității naționale, unde avem și trimiteri punctuale la securitatea maritimă. Acestea sunt:

- dezvoltarea sistemului național de securitate al Federației Ruse pe întreg Oceanul Planetar, prin dezvoltarea și punerea în aplicare a unui set de măsuri politice, diplomatice, juridice, militare, economice, informaționale și alte măsuri interdependente pentru a preveni și a reduce amenințarea unor agresiuni împotriva Federației Ruse pe Oceanul Planetar;
- monitorizarea funcționării rutelor de comunicații din domeniul maritim pe întreg Oceanul Planetar;
- îmbunătățirea eficienței apărării și protecției frontierei maritime de stat, inclusiv a mediului subacvatic, asigurarea drepturilor suverane și jurisdicției Federației Ruse în zona economică exclusivă și platoul sau continental;

➢ îmbunătățirea structurii organizatorice și a sistemului de bazare a forțelor (trupelor) Forțelor Maritime Militare, precum și a forțelor și mijloacelor Serviciului Federal de Securitate;

➢ dezvoltarea sistemului de educație militar-patriotică a cetățenilor ruși, în conformitate cu tradiția navală rusă și patrimoniul maritim, precum și punerea în aplicare a complexului de măsuri pentru a spori prestigiul de a efectua serviciul în Forțele Maritime Militare;

➢ îmbunătățirea asigurării juridice internaționale a activităților navale pe întreg Oceanul Planetar, inclusiv prin încheierea de acorduri privind prevenirea incidentelor cu forțele navale ale altor state;

➢ organizarea cooperării cu alte țări, prin exerciții comune, aplicații, marșuri și alte evenimente;

➢ promovarea intereselor naționale ale Federației Ruse în domeniul activităților navale în diverse locații internaționale (workshop-uri, conferințe, forumuri, seminarii);

➢ menținerea, în conformitate cu tratatele internaționale la care Federația Rusă este parte, a regimurilor juridice la frontiera de stat a Federației Ruse, în apele teritoriale, în zona economică exclusivă și platoul continental al Federației Ruse, precum și în apele mărilor Caspică și Azov;

➢ implicarea Forțelor Maritime Militare, pe baza deciziilor Președintelui Federației Ruse, în prevenirea și înlăturarea efectelor dezastrelor naturale și a celor provocate de om, pe Oceanul Planetar și în zonele înconjurătoare;

➢ îmbunătățirea măsurilor pentru descoperirea, prevenirea și suprimarea actelor teroriste, manifestărilor radicalismului religios, separatismului și a altor forme de extremism, a altor atacuri criminale asupra drepturilor și libertăților omului și cetățeanului, precum și a acțiunilor ilegale împotriva cetățenilor ruși și a bunurilor acestora pe Oceanul Planetar, extinderea internațională a cooperării în acest domeniu;

➢ formarea mecanismului de reglementare a navigației comerciale și controlul în scopul combaterii terorismului internațional, pirateriei, migrației ilegale, transportul maritim de stupefiante, substanțe psihotrope, produse chimice, materiale radioactive și arme.

Alte măsuri vizează sfera economică, dar și cea de politică externă, unde se accentuează rolul *Forțelor Maritime Militare ale Federației Ruse* în ceea ce privește asigurarea unei prezențe navale adecvate în zonele de interes strategic de pe Oceanul Planetar, prezența pavilionului (демонстрация флага –

show the flag) și demonstrații militare de forță, dar și extinderea ariei geografice a vizitelor în porturi străine.

Avem de a face, în acest document, și cu un domeniu interesant, care nu l-am întâlnit în altă parte, și anume domeniul „stabilității strategice”[63] unde sunt vizate obiective ca:

- implicarea celorlalte țări pentru o acțiune comună în sprijinul securității și stabilității strategice pe Oceanul Planetar;
- dezvoltarea de locații logistice ale Forțelor Maritime Militare, în afara Federației Ruse;
- formarea de grupuri de nave speciale, pentru susținerea tuturor activităților pe care Forțele Maritime Militare le desfășoară pe Oceanul Planetar;
- punerea în aplicare a tratatelor internaționale din domeniul de limitare și de reducere a armelor strategice la care Federația Rusă este parte și participarea la elaborarea și încheierea unor noi acorduri, în conformitate cu interesele naționale;
- promovarea stabilității regionale, dezvoltarea și punerea în aplicare a măsurilor de consolidare a încrederii în domeniul activităților navale;
- participarea Forțele Maritime Militare la desfășurarea (menținerea) operațiilor de pace și securitate internațională, adoptarea unor măsuri de prevenire (pentru a elimina) a amenințărilor la adresa păcii, suprimarea actelor de agresiune (încălcare a păcii), pe baza rezoluțiilor Națiunilor Unite sau a altor organisme ale Consiliului de Securitate, autorizate să ia astfel de decizii, în conformitate cu dreptul internațional;
- formarea în instituțiile de învățământ rusești a liderilor din domeniul maritim și a specialiștilor pentru forțele navale ale altor state

Tot ce am prezentat până acum, nu este pentru a umple pagini sau pentru a ne demonstra abilitatea de traducători sau răbdarea cu care am parcurs o bibliografie stufoasă, ci pentru a prezenta cât mai multă informație de substanță, utilă, credem noi, celor ce vor scrie lucrări, vor lucra la elaborarea unor documente similare sau, de ce nu, vor conduce la diferite niveluri de decizie, inclusiv strategică.

Revenind la subiectul nostru, adică *Politica de Stat a Federației Ruse privind Activitățile Maritime Militare pentru perioada până în anul 2030,* ne vom opri puțin și asupra direcțiilor prioritare ale politicii de stat în domeniul activităților navale, așa cum sunt ele prevăzute la punctul 30.[64] Acestea sunt:

---

[63] *Ibidem,* p. 12
[64] *Ibidem,* p. 13

➢ menținerea capacităților operaționale și de luptă ale Forțelor Maritime Militare la un nivel care să asigure Federației Ruse o poziție de lider în lume;

➢ dezvoltarea și menținerea capacității de luptă a Forțelor Maritime Militare de a învinge potențialele ținte inamice atât cu arme convenționale, cât și cu cele nucleare;

➢ dezvoltarea echilibrată a Forțelor Maritime Militare, în scopul prevenirii superiorității exclusive a SUA sau ca alte puteri maritime să depășească puterea Federației Ruse în acest domeniu;

➢ asigurarea posibilității de prezență prelungită a Forțelor Maritime Militare în zone de importanță strategică ale Oceanului Planetar;

➢ crearea de sisteme de securitate moderne, ale Federației Ruse, în domeniul frontierei de stat, asigurând formarea unui mediu favorabil în spațiul maritim propriu și dincolo de acesta

Capitolul IV este dedicat *Forțelor Maritime Militare, ca instrument eficient de descurajare strategică*[65], unde se subliniază faptul că, în cazul unui război, forțele navale au un rol decisiv, fiind unul dintre cele mai eficiente instrumente de descurajare strategică, putând pune în valoare potențialul lor de luptă în orice zonă a Oceanului Planetar și putând lovi obiectivele critice ale inamicului fără a încălca suveranitatea altor state.

Principalele sarcini ale activităților din domeniul maritim cu privire la prevenirea conflictelor armate și descurajarea strategică sunt:

➢ evaluarea și predicția continuă a situației militare și politice din Oceanul Planetar, la nivel global și regional;

➢ menținerea stabilității strategice pe Oceanul Planetar;

➢ menținerea pregătirii Forțelor Maritime Militare de a acționa în zone importante din punct de vedere strategic ale Oceanului Planetar;

➢ asigurarea posibilității ca navele Forțelor Maritime Militare să folosească arme, inclusiv arme de precizie cu rază lungă de acțiune, împotriva oricărui potențial adversar;

➢ punerea în aplicare a manevrelor între teatrelor de operații, precum și traversade subglaciare regulate de către submarinele cu propulsie nucleară ale Federației Ruse;

➢ creșterea capacității operaționale și de luptă a Flotei Mării Negre, de combatere a incursiunilor unor grupări de forțe terestre străine în peninsula Crimeea;

---

[65] *Ibidem*, p. 14

➢ asigurarea unei prezențe navale permanente și în alte zone de importanță strategice ale Oceanului Planetar și ale Mării Mediterane, inclusiv în zonele rutelor de comunicații și de tranzit ale transportului maritim;

➢ consolidarea cooperării cu alte țări în domeniul securității internaționale pe Oceanul Planetar și dezvoltarea cooperării militare cu acestea, pe baza unor interese comune în consolidarea securității internaționale, în conformitate cu dreptul internațional;

➢ încheierea și punerea în aplicare a tratatelor internaționale ale Federației Ruse, în vederea consolidării încrederii reciproce în domeniul activităților navale;

➢ participarea la activitățile internaționale de menținere a păcii, inclusiv sub auspiciile Națiunilor Unite și în cadrul cooperării cu organizațiile internaționale

Capitolul V, *Cerințe strategice pentru Forțele Maritime Militare, obiectivele și prioritățile pentru construcția și dezvoltarea acestora*[66], accentuează, de la început, faptul că Federația Rusă nu va permite o superioritate semnificativă a forțelor navale ale altor state față de forțele sale navale și va căuta să consolideze locul al doilea în lumea în privința capacităților de luptă, și, pentru aceasta, Forțele Maritime Militare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe strategice esențiale, cum ar fi:

A. În timp de pace și în caz de pericol mediu de agresiune:

➢ Evitarea presiunii militare și agresiunii împotriva Federației Ruse și a aliaților săi din zonele oceanice și maritime;

➢ abilitatea de a disloca rapid și în secret forțele (trupele) în zonele îndepărtate ale Oceanului Planetar;

➢ includerea unui circuit de control unic al sistemelor interconectate și unificate navale de arme, nave, submarine, aviație navală și complexe de coastă ale Forțelor Maritime Militare din noua generație;

B. În timp de război:

➢ capacitatea de a provoca daune inacceptabile inamicului, pentru a-l constrânge să pună capăt ostilităților în condiții care garantează asigurarea intereselor naționale ale Federației Ruse;

➢ capacitatea de a se confrunta cu succes cu un adversar care deține capacități navale de înaltă tehnologie (inclusiv arme cu ghidare de mare precizie), cu grupări ale forțelor navale ale acestuia, în zonele maritime și oceanice din apropierea coastei și în zone îndepărtate ale Oceanului Planetar;

[66] *Ibidem*, p. 16

- capacități defensive eficiente de apărare antirachetă, antiaeriană, antisubmarină și antimină;
- capacitatea de a acționa independent, pe termen lung, inclusiv prin prin autoaprovizionare cu mijloace de luptă și armament, în zone îndepărtate de pe Oceanul Planetar, prin intermediul navelor logistice nou proiectate;
- structuri adecvate și capacități operaționale ale forțelor, adaptate la noile forme și metode de luptă, în conformitate cu noile concepte operaționale de utilizarea a Forțelor Armate ale Federației Ruse, luând în considerare întreaga gamă de amenințări la adresa securității militare a Federației Ruse;
- De asemenea, sunt avute în vedere și principalele sarcini în domeniul
- construcțiilor navale și dezvoltării Forțelor Maritime Militare care constau în:
- structurarea echilibrată a Forțelor Maritime Militare;
- menținerea unui nivel ridicat al capacității de luptă a forțelor nucleare strategice bazate pe mare;
- crearea unei imagini calitativ noi a forțelor navale prin echiparea cu arme și echipamente speciale noi și modernizate

Prioritățile în domeniul construcțiilor navale și dezvoltării Forțelor Maritime Militare, pe termen mediu și lung sunt:

- îmbunătățirea și menținerea la un nivel ridicat a forțelor nucleare strategice navale, prin intermediul unor grupări de submarine dotate cu rachete strategice;
- dezvoltarea grupărilor navale strategice non-nucleare care să realizeze descurajarea strategică;
- configurarea forțelor de luptă, în vederea acțiunii pe diverse direcții strategice, pornind de la cele mai nefavorabile prognoze în cazul izbucnirii ostilităților împotriva Federației Ruse;
- dezvoltarea potențialului de luptă al Forțelor Maritime Militare prin construirea și modernizarea unor submarine nucleare și clasice multirol și a unor nave de suprafață multirol, destinate să îndeplinească misiuni atât în zone maritime și oceanice apropiate, dar și în zone îndepărtate

Până în anul 2025, va crește numărul de submarine și nave de suprafață care acționează cu mare precizie din zonele costiere, prin dotarea cu rachete de croazieră cu rază lungă de acțiune, iar după anul 2025, în dotarea submarinelor, forțelor de suprafață și forțelor costiere ale Forțelor Maritime Militare, vor intra

în dotare rachete hipersonice, complexe robotice destinate unei game diverse de misiuni, inclusiv vehicule submarine autonome. Iarăși ne oprim din derularea prezentării acestui document, pentru a face un comentariu extrem de necesar și anume că ceea ce astăzi constituie subiect de știri de senzație (ne referim la rachetele hipersonice), în anul 2017, la ruși, erau, deja, realități. Dacă le-au introdus în acest document strategic, ținând cont de modul de gândire și de acțiune al rușilor, este evident faptul că, la acea dată (anul 2017) aceste arme erau deja realizate și testate. Revenim și menționăm, încă o dată, faptul că acest demers al nostru se constituie într-un semnal de alarmă, încercând să prezentăm realitatea, așa cum este ea, prin documentare de la sursă. În rest, este treaba decidenților noștri politico-militari de a acționa în consecință, obligatoriu ținând cont, în primul rând, de interesele naționale ale României, care trebuie să o spunem cu tărie că sunt primordiale, chiar dacă facem parte din UE și NATO.

Dacă nu acceptăm acest adevăr și continuăm să subordonăm interesele naționale, atunci nu mai avem dreptul să vorbim despre securitate națională.

Cele expuse mai sus, arată, în mod clar, că în apropierea noastră se derulează procese de amploare și că trebuie, pentru asigurarea unei securități naționale (în domeniul maritim, în cazul nostru), să dam dovadă de înțelepciune, diplomație, capacitate de previziune, prognoză și adaptare la cursul evenimentelor pe termen mediu și lung și, în primul rând, de devotament față de țară. Restul sunt lozinci, de multe ori aducătoare de necazuri.

Într-o singură frază, putem spune că **PERICOLUL VINE, ÎN MOD SIGUR, DE LA EST, DAR AJUTORUL NU SUNTEM SIGURI CA VINE DE UNDEVA!** Nu alții trebuie să ne asigure securitatea, ci noi. Alții ne pot ajuta sau nu, dar noi, trebuie să o facem! Nu avem încotro! Și vulnerabilitatea cea mai mare este Marea Neagră!

Revenind la subiect, până în anul 2030, în conformitate cu politica Federație Ruse în domeniul maritim, Federația Rusă trebuie să aibă, pe toate direcțiile strategice, o flotă puternică și echilibrată, capabilă să execute misiuni atât în zonele proprii, cât și la larg și în zone oceanice îndepărtate, dar și o aviație navală și trupe de apărare a coastelor echipate cu arme eficiente și precise.

Capitolul VI, *Mecanisme de punere în aplicare a politicii publice în domeniul activităților navale și indicatori privind starea securității naționale a Federației Ruse*[67], specifică cine, cum și cu ce participă la punerea în practică a activităților prevăzute în politica Federației Ruse în domeniul activităților navale militare, prin planificarea, lansarea de programe, monitorizarea modului de punere în aplicare, îmbunătățirea cadrului legal internațional și asigurarea unor condiții favorabile pentru protejarea intereselor naționale ale Federației

[67] *Ibidem*, pp. 19-20

Ruse și aliaților săi, pe întreg Oceanul Planetar, cercetare științifică și dezvoltarea sistemului național de apărare pe baza unor ramuri moderne, specializate ale științei și tehnologiei.

Toate aceste măsuri sunt evaluate de indicatori de stare, care să ofere o imagine reală a stadiului de implementare, dar și a calității activităților desfășurate și, important, a eficienței acestora în ceea ce privește structura, starea și capacitățile Forțelor Maritime Militare de a asigura securitatea militară a Federației Ruse pe mări și oceane, în scopul protejării intereselor naționale ale Federației Ruse.

Indicatori ai eficacității măsurilor de punere în aplicare a politicii guvernamentale privind activitățile navale sunt[68]:

- nivelul dotării Forțelor Maritime Militare cu arme moderne, echipamente militare și speciale, care să le asigure locul al doilea în lume în ceea ce privește capacitatea de luptă;
- capacitatea Forțelor Maritime Militare de a produce pierderi, la un nivel cel puțin critic, unei flote inamice, prin utilizarea armelor nucleare non-strategice;
- capacitatea Forțelor Maritime Militare de a folosi forțe nucleare navale strategice în orice situație;
- capacitatea Forțelor Maritime Militare de a putea structura forțe navale pe o direcție strategică periculoasă, în loc să recurgă la manevre de forțe inter-teatre;
- capacitatea Serviciului Federal de Securitate pentru a răspunde rapid la schimbări ale situației în zona economică exclusivă și platoul continental al Federației Ruse

Capitolul VII al acestui document, practic, sintetizează totul în câteva fraze și anume că:

- Federația Rusă, ca o mare putere navală și militară, ar trebui să ia în considerare toate aspectele proceselor geopolitice din Oceanul Planetar, în zonele costiere și în apele adiacente;
- tendințele de evoluție ale situației geopolitice actuale din lume arată, în mod clar, că numai prezența unor puternice Forțe Maritime Militare ale Federației Ruse îi va asigura o poziție de lider într-o lume a secolului XXI, multipolară și va permite Federației Ruse să pună în aplicare și să protejeze interesele sale naționale în mod eficient.

În vara anului trecut (2019), apare *Strategia de Dezvoltare a Activităților Federației Ruse din Domeniul Maritim până în anul 2030,*

[68] *Ibidem*, p. 20

document care este urmare a unor schimbări importante, de dată destul de recentă, în abordările conducerii Federației Ruse, privitoare la activitățile desfășurate pe mare și în zonele de litoral adiacente, fiind stabilite două etape distincte, și anume una până la sfârșitul anului 2020, care să îi spunem o etapă de urgență și alta pentru perioada 2021-2030, cu o agendă mult mai încărcată și cu obiective strategice foarte importante. Această strategie, respectă cu strictețe liniile directoare ale politicii Federației Ruse în domeniul maritim, în ea regăsindu-se, în totalitate, prevederile *Doctrinei Navale a Federației Ruse pentru perioada de până în anul 2030*.

Practic, această strategie se dorește a fi documentul de bază al relansării activității Federației Ruse în domeniul maritim, având la bază atât realitățile existente, dar și abordările doctrinare și strategice anterioare care au fundamentat pretențiile și ambițiile Federației Ruse în acest domeniu, care lansează ideea de bază de la care se pornește în toate abordările de gen din perioada următoare și anume ca Federația Rusă este interesată „*în a participa la diferite activități pe întreg Oceanul Planetar*" (a se citi prezența strategică pe întreg Oceanul Planetar) și este hotărâtă să își securizeze toate spațiile maritime și oceanice aflate în jurisdicția sa, precum și „*zonele adiacente acestora*" (a se citi la distanțe cât mai mari posibile față de teritoriul propriu, în marea liberă)

În *Strategia de Dezvoltare a Activităților Federației Ruse din Domeniul Maritim până în anul 2030*, sunt prezentate o serie de măsuri în acest sens, inserate în Anexa 1 la aceasta, unde, în partea a IV-a – *Activități maritime militare*, la punctul 5 (*Creșterea capacității operaționale a Forțelor Maritime Militare pentru asigurarea securității activităților maritime în zonele importante ale mărilor și oceanelor din jurisdicția Federației Ruse, precum și a securității Federației Ruse în zonele de ocean și mare. Îmbunătățirea protecției și conservarea frontierei de stat a Federației Ruse, protecția apelor maritime din interior, a marii teritoriale, zonei economice exclusive și platoului continental al Federației Ruse în zona Mării Caspice, aflate sub jurisdicția Federației Ruse, în Marea Azov, precum și în zonele maritime din în afara jurisdicției Federației Ruse*)[69], se are în vedere modernizarea și dezvoltarea pe termen lung a forțelor navale multirol care să își crească aportul la sprijinirea cercetării științifice și tehnice mai complexe a oceanelor, prin creșterea capacității operaționale (de luptă)în sprijinul cercetării științifice și tehnice complexe a Oceanului Planetar, a regiunilor Antarctice și Arctice, prin acoperirea rutelor strategice.

---

[69] *** *Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года*, ПРИЛОЖЕНИЕ No 1 к Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, Стратегические цели, задачи и целевые показатели развития морской деятельности Российской Федерации, IV. Военно-морская деятельность în «Морская политика России. Люди. События. Факты» Официальное печатное издание Морской коллегии при Правительстве РФ № 31 октябрь 2019 г. , pp. 10-11

De asemenea, se accentuează pe îmbunătățirea capacităților operaționale ale Forțelor Maritime Militare ale Federației Ruse, așa cum am văzut mai sus și în documentul referitor la *Politica de Stat a Federației Ruse privind activitățile maritime militare, pentru perioada până în anul 2030*, pentru a asigura securitatea activităților desfășurate în zonele mărilor și oceanelor importante pentru Rusia, precum și pentru asigurarea securității din punct de vedere militar a Rusiei, în zonele maritime și oceanice. La aceasta, se adaugă și îmbunătățirea sistemului de protecție a frontierei de stat a Federației Ruse, a mărilor interioare, mării teritoriale, zonei economice exclusive și a platoului continental al Federației Ruse, în Marea Caspică, în apele aflate sub jurisdicția Federației Ruse, în Marea Azov, precum și în zonele maritime exterioare, aflate în afara jurisdicției Federației Ruse. Toate acestea au ca cerință din partea Forțelor Maritime Militare ale Federației Ruse asigurarea prezenței navale în zonele mărilor și oceanelor în care Federația Rusă este angajată în activități maritime, precum și în care există o amenințare la adresa intereselor naționale și a securității militare a Federației Ruse, generalizarea serviciului de navă de gardă, la nivel federal, care să funcționeze în toată zona economică exclusivă și chiar dincolo de aceasta, concomitent cu asigurarea prezenței personalului din Serviciul Federal de Securitate în raioanele aflate în jurisdicția Federației Ruse unde se pescuiește intensiv. Serviciul Federal de Securitate, de asemenea, trebuie să crească nivelul și potențialul capacității de luptă, pentru a contracara pescuitul ilegal, în apele aflate sub jurisdicția Federației Ruse.

Ca o componentă externă foarte importantă, se accentuează și faptul că este necesar să se planifice de către Forțele Maritime Militare și să crească numărul marșurilor pe distanțe lungi, cu nave și grupări de nave, cu scopul descurajării strategice, menținerii „stabilității strategice" (o misiune specifică, pe care, așa cum am mai arătat, nu am mai întâlnit-o la alte țări-n.n), asigurarea intereselor naționale ale Federației Ruse pe Oceanul Planetar și participarea la menținerea păcii internaționale.

Deși, ce am prezentat mai sus este foarte interesant, pentru demersul nostru, o foarte importantă parte a Anexei 1 este partea a VII-a, *Asigurarea siguranței activităților maritime*, la care ne vom opri pentru o analiză mai aprofundată.

O primă abordare este cea referitoare la asigurarea hidrografică și de navigație a activităților maritime, care, prin studii hidrografice să asigure o navigație sigură în toate zonele în care se desfășoară aceasta, dar și elaborarea numărului necesar de hărți și manuale de navigație, actualizate. În același sens, se va continua construcția de nave hidrografice, dotate cu tehnică performantă și modernizarea celor existente.

Pentru o navigație sigură, se are în vedere dezvoltarea activității hidrometeorologice, prin dezvoltarea sistemului de asigurare

hidrometeorologică a activităților din domeniul maritim, creșterea preciziei în avertizarea asupra fenomenelor meteorologice periculoase în mările și oceanele din jurul Federației Ruse și realizarea de prognoze mai precise, dotarea și modernizarea sistemelor hidrometeorologice din zona arctică a federației Ruse, creșterea numărului de nave spațiale utilizate pentru activități de asigurare hidrometeorologică și oceanografică, precum și implementarea celor mai noi metode și modele în ceea ce privește prognozele marine și calculele tehnologice.

O altă abordare aferentă părții a VII-a[70], este cea referitoare la căutarea și salvarea pe mare, unde se are în vedere îmbunătățirea activităților din acest domeniu prin construirea de noi nave de căutare-salvare și modernizarea celor existente, creșterea numărului de exerciții de căutare-salvare, care să se desfășoare și cu alte instituții ce acționează pentru misiuni similare, pe uscat (pompieri, ambulanță). Un aspect important este și cel al creșterii numărului de structuri din administrație care să se implice în acțiunile de căutare-salvare de pe mare, prin formarea și antrenarea acestora ca elemente structurale ale sistemului automatizat de schimb de informații între agenții, pe timpul operațiunilor de căutare-salvare pe mare.

În ceea ce privește siguranța infrastructurii maritime și a zonelor adiacente, sunt avute în vedere realizarea măsurilor de securitate necesare, prin creșterea ponderii infrastructurii echipate cu sisteme moderne, care să asigure funcționarea în condiții de siguranță menite să contracareze orice interferențe ilegale în activitățile specifice.

De asemenea, o abordare foarte importantă este și acea referitoare la securitatea medico-sanitară a activităților din domeniul maritim, care se regăsește, la fel ca și cele prezentate mai sus, în planuri bine structurate, asumate și elaborate de ministerele și instituțiile nominalizate în această strategie.

Am prezentat doar două direcții din această strategie, care se referă la securitatea maritimă, dar suntem convinși că măsurile care vizează strict direcțiile de acțiune în domenii considerate secrete sau cu acțiuni cu caracter secret ale unor instituții ale statului, nu se regăsesc în forma strategiei care a fost dată publicității. De exemplu, în forma sa publică, din decretul de aprobare a acestei strategii, lipsesc, fără nicio specificație, anexele 2 și 3, fiind publicate numai anexele 1, 4 și 5[71]. Bineînțeles că elementele de securitate maritimă derivate din *Politica de Stat a Federației Ruse privind activitățile maritime militare, pentru perioada până în anul 2030* și alte documente specifice, precum și măsurile de aplicare a acestora, forțele și mijloacele participant și, mai ales, planurile de acțiune sunt concretizate în anexele 2 și 3.

---

[70] *Ibidem* pp. 12-14

[71] *** *ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ*, РАСПОРЯЖЕНИЕ от 30 августа 2019 г. № 1930-р, МОСКВА, pp. 2-3

Am prezentat numai cele mai importante documente care sunt dedicate securității maritime a Federației Ruse, deși s-ar putea face un studiu consistent asupra acestui subiect.

În momentul când această lucrare se afla la editură, pe 31.07.2022, cu prilejul Zilei Marinei Federației Ruse, Vladimir Putin a semnat decretul No. 512 de promulgare a doctrinei maritime a Federației Ruse (Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об утверждении морской доктрины Российской Федерации"). Acest document, de fapt, este o variată actualizată a doctrinei care era în vigoare (pe care am prezentat-o mai sus) și care avea ca orizont anul 2030.

Caracteristica acestei noi doctrine este agresivitatea, atât ca formulare cât și ca scopuri pe care și le propune Federația Rusă pentru promovarea intereselor sale maritime. Dacă în varianta anterioară a doctrinei, exprimarea era ceva mai diplomatică, în această variantă, de exemplu, printre alte exprimări agresive, SUA și NATO sunt nominalizate în mod direct ca principalele pericole la adresa Federației Ruse.

De asemenea, sunt stabilite 14 interese naționale în domeniul maritim, arătând, fără echivoc, faptul că Federația Rusă dorește să întărească și să mențină statutul său de mare putere maritimă și că urmărește să fie prezentă pe întregul Ocean Planetar, ca să beneficieze cât mai mult de resursele acestuia și oportunitățile de transport maritim.

Nu avem nici timpul și nici spațiul necesar pentru o prezentare și o analiză ample ale acestui document, dar, în mod cert vom mai reveni asupra acestui subiect, într-un eventual articol.

De remarcat este faptul că nimeni nu a observat că, tot pe 31.07.2022, a fost promulgat, pentru prima dată, în mod neobișnuit, prin decret prezidențial și regulamentul la bordul navelor Flotei Militare a Federației Ruse (Указ Президента рф от 31 июля 2022 г. n 511 "Об утверждении корабельного устава военно-морского флота"). Practic, promulgarea acestuia prin decret prezidențial, denotă că este un document foarte important și, în mod cert, este o urmare a insucceselor navale din Marea Neagră, venind să corecteze neajunsurile constatate. Din păcate, nu este un document public și nu putem să determinăm ce schimbări majore aduce acest nou regulament.

IV.4 – Africa

Africa, un continent marcat de multiple transformări sociale și economice, se îndreaptă, destul de hotărât, spre o abordare curajoasă a viitorului, prin desprinderea de lanțurile ruginite ale dependenței de statele care, secole de-a rândul, le-au devalizat bogățiile și, când restul lumii mergea spre libertatea persoanei și respectarea drepturilor acesteia, au reinventat sclavia, pentru propria lor prosperitate. Acum, Africa luptă pentru a scăpa de sclavia modernă, mult mai perfidă și păguboasă, în care oamenii nu mai sunt sclavi, dar

țările lor da. Miza este bogăția Africii și mâna de lucru ieftină. Subsolul Africii este bogat în multe minereuri rare și scumpe, dar, din păcate, cei mai noi „prieteni" ai săi sunt și cei mai perfizi, deoarece nu fură ca cei vechi, ci cumpără tot, prelucrează și creează monopoluri, mai ales în ceea ce privește metalele rare care, apoi, sunt vândute pe piață la prețuri astronomice. Cu toate acestea, Africa, deși nu merge, încă, pe picioarele ei, nu mai merge în genunchi. Statele Africii, conștiente, acum, de bogăția ce le-o oferă oceanul, s-au orientat spre această sursă de hrană extrem de complexă, dar și spre folosirea acestuia pentru a ieși, la propriu, în lume. Deși nu avem de-a face cu adevărate puteri maritime, în afara Egiptului, Africii de Sud și, în devenire, a Nigeriei, este evident că și alte state sunt preocupate să își dezvolte flote comerciale proprii, flote de pescuit și, bineînțeles, forțe navale. Cum este cazul Algeriei, Tunisiei și Marocului, de exemplu.

Odată cu preocuparea pentru a avea nave comerciale sau măcar porturi mai bine dotate și amenajate, pentru a dezvolta pescuitul oceanic care aduce venituri considerabile, dar și hrană ieftină și valoroasă nutritiv și pentru a impulsiona turismul, țările din Africa s-au trezit în fața unei probleme de maximă importanță: securitatea maritimă.

Așa cum se arată într-un studiu al *Africa Center for Strategic Studies*, din cadrul *National Defense University*: „Niciun stat costier, insular, sau arhipelagic nu își poate permite - în termeni de securitate sau economie, consecințele ignorării domeniului său maritim. Prin urmare, strategia maritimă a devenit o componentă vitală și necesară a strategiei naționale pentru statele din întreaga lume și, cu siguranță, de pe continentul african."[73]

În continuare vom aborda acest subiect și vom face o analiză a modului cum este percepută, abordată și transpusă în practică această activitate extrem de complexă în Africa.

Cel mai important document și cu care vom debuta în studiul nostru este, fără îndoială, *2 0 5 0 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)*, elaborată de către *Uniunea Africană* și a cărei primă versiune, la care ne vom referi, a fost făcută publică în anul 2012, fiind aprobată în anul 2014.

Primele referiri la ceea ce ne interesează, sunt in capitolul II, la art.15, unde sunt enumerate amenințările și vulnerabilitățile care, în mare lor majoritate, sunt comune și cu ale altor zone ale lumii și sunt inserate în diferite documente, începând cu cele ale ONU și, respectiv, IMO. Specific acestui document este faptul că toate acestea sunt grupate pe categorii, cum ar fi criminalitatea organizată transnațională din domeniul maritim (aici fiind incluse, pe lângă altele, pirateria, jaful armat pe mare, terorismul maritim) sau o

[73] *** *The Process of National Maritime Security Strategy Development in Africa*, Africa Center for Strategic Studies, National Defense University, Washington D.C., 2016, p.2

altă categorie care include dezastrele naturale, degradarea mediului marin schimbările climatice.[74]

La capitolul VIII, printre cele 12 obiective strategice, regăsim și câteva care se referă la securitatea maritimă, cum ar fi: asigurarea securității și siguranței sistemelor de transport maritim; minimizarea daunelor aduse mediului și accelerarea recuperării în urma evenimentelor catastrofale; prevenirea actelor ostile și criminale pe mare și coordonarea/armonizarea urmăririi penale a infractorilor; protejarea populațiilor, inclusiv a patrimoniului *AMD (Africa's Maritime Domain)*, a activelor și a infrastructurii critice împotriva poluării maritime și a deversării de deșeuri toxice și nucleare.[75]

Capitolul IX, referindu-se la părțile interesate în îmbunătățirea condițiilor în domeniul maritim, arată că acest lucru se poate realiza prin derularea unor activități, între acestea având și câteva care se referă la securitatea maritimă și anume: apărarea și securitatea maritimă (servicii militare și civile, publice și private de protecție); siguranța navigației (avertismente de navigație, servicii și avertismente meteorologice, servicii de căutare și salvare, servicii hidrografice, etc.).[76]

Cel mai consistent capitol în ceea ce privește securitatea maritimă este capitolul XII, *Cadrul pentru Acțiuni Strategice*, unde primul element foarte important este constituirea unei *Zone Maritime Exclusive Combinată a Africii (CEMZA)*, care, pe lângă avantajele geostrategice, economice, politice și sociale evidente, va reduce și riscul oricăror pericole transnaționale.

Pentru realizarea măsurilor de promovare a cooperării și cooperării internaționale și transnaționale și a coordonării privind siguranța și securitatea maritimă sunt implicate mai multe instituții și organizații naționale și transnaționale între care *Grupul Șefilor Forțelor Navale Africane și/sau ai Gărzilor de Coastă (CHANS)* care are un rol proeminent și care va acționa pentru:

„ i. Dezvoltarea sporită a capacităților necesare pentru a obține un *MDA (Maritime Domain Awareness – cunoașterea în timp real asupra domeniul maritim)* eficient în Africa.

ii. Punerea în comun a voinței politice naționale și regionale prin consolidarea înțelegerii importanței MDA ca factor esențial în construirea securității și siguranței domeniului maritim al Africii.

iii. Dezvoltarea operațiunilor comune de supraveghere regională pe mare și înființarea de rețele maritime și/sau de *Gardă de Coastă în Africa*, având rolul de urmărire directă și continuă, la nivel transfrontalier

---

[74] *** *2 0 5 0 Africa's Integrated Maritime Strategies (2050 AIM Strategy)*, cap. II Threats and Vulnerabilities, art. 16, 2012, Addis-Abeba, p. 11

[75] *Ibidem*, art. 21, p.12

[76] *Ibidem*, art. 25, p. 13

iv. Realizarea unei <<capacități comune de conștientizare a situației>> care va lega toate agențiile relevante și susținerea cooperării interagenții, prin integrarea sistemelor și conceptelor operaționale ale comenzii, controlului, comunicațiilor, computerelor, inteligenței, supravegherii și recunoașterii (C4ISR).

v. Promovarea înființării centrelor regionale de excelență pentru pregătire, operațiuni și dezvoltarea echipamentelor privind siguranța și securitatea maritimă.

vi. Promovarea înființării mecanismului de echipe de legătură între statele membre vecine și în cadrul *RECs/RM (Regional Economic Communities/Regional Mechanisms)*, ținând seama de recomandările IMO privind Acordul regional referitor la cooperarea pentru prevenirea și suprimarea actelor de piraterie și jaf armat împotriva navelor (MSC 1/ Circ 1333 al IMO).

vii. Stabilirea, în colaborare cu părțile interesate relevante și interesate, a acordurilor și a capacităților continentale și regionale, inclusiv, dar fără a se limita la reciprocitatea activelor pentru a aborda agende comune, precum aplicarea legii, căutarea și salvarea, crizele umanitare, salvarea în caz de dezastre etc.

viii. accentuarea necesității pentru armonizarea continentală, regională și națională a cerințelor de capacitate a elementului de structură de forță.

ix. Consolidarea cooperării prin intermediul organizațiilor regionale existente asociate pescuitului, comerțului maritim și transporturilor, turismului maritim și mediului academic.

x. Efort final pentru o rundă de abordare inter-agenții pentru a îmbunătăți conceptul de management integrat al zonei costiere *(ICAM - Integrated Coastal Area Management)* în Africa”[77]

O inițiativă extrem de importantă este aceea a creării de *Centre Operaționale Maritime Regionale*, subordonate unor *Cartiere Generale Regionale*, care au următoarele obiective:

„ i. creșterea eficacității și eficienței Forței Africane în Așteptare (African Standby Force - ASF) în timp ce navele africane participă la operațiuni integrate, ca măsură de îmbunătățire a capacităților de răspuns maritim ale Africii;

ii. îmbunătățirea vigilenței situaționale în AMD, implicând toate organizațiile și agențiile cu rol esențial în securitatea și siguranța maritimă”[78]

Această strategie este apreciată pozitiv de către experții în domeniu, dar „dacă dorește să vadă vreodată că strategia este pusă în aplicare, va trebui (Uniunea Africană -n.n) să demonstreze un atașament real față de domeniul

[77] *Ibidem*, art. 31, pp. 16-17
[78] *Ibidem*, art. 32, p. 17

maritim al Africii.[79] De asemenea, aceștia mai semnalează și faptul că „Criminalitatea maritimă transnațională ar trebui să facă țările africane ceva mai preocupate. Acestea sunt extrem de vulnerabile, având în vedere numărul de infracțiuni care le amenință, capacitatea lor limitată de a le preveni sau de a le răspunde, precum și sofisticarea și natura lor transnațională în creștere."[80]

Important este că preocuparea pentru securitatea maritimă a început să capete amploare în Africa, acest lucru având, în mod evident, efecte benefice asupra economiei, dar și a vieții sociale și relațiilor internaționale.

Mai mult decât atât, au apărut diferite inițiative regionale, cum este, de exemplu cea a statelor costiere din Golful Guineea, dar și naționale, cum este, de exemplu Africa de Sud care este primul stat african care a trecut la dezvoltarea domeniului maritim, inclusiv prin crearea de forțe navale competitive și, important, prin elaborarea unor documente importante, cum ar fi doctrina navală, care este, în același timp și o politică națională în domeniu.

Această doctrină (*SANGP 100*), așa cum se arată și în conținutul ei, este inspirată din doctrina navală britanică, din doctrina navală a Indiei și din doctrina maritimă a Australiei, fiind o construcție specific britanică, ca de altfel și construcția forțelor navale din țările respective.[81] Pe plan național, la baza acestei doctrine stau constituția Republicii Sud Africane și Strategia de Securitate a acestei țări. Din păcate, în afară de constituție, toate celelalte documente care au legătură cu securitatea și apărarea țării au fost clasificate. Între acestea, și strategia națională de securitate. Doctrina maritimă, a cărei primă ediție a fost publicată în anul 2006, nu mai este nici ea disponibilă.

Deoarece, atunci când a fost publicată am reușit să o copiem (fiind nesecretă), putem face o analiză rezonabilă. Și, repetăm, este importantă pentru că este primul document de acest fel al unei țări din Africa.

Securitatea maritimă este vizată în această doctrină, arătându-se că se urmărește „să se concentreze asupra rolului pe care îl joacă *Forțele Navale Sud Africane* în gestionarea și controlul securității maritime a Africii de Sud și asupra efectului său pozitiv de stabilizare asupra regiunii."[82]

Creșterea atenției și concentrarea asupra securității maritime sunt determinate de incidentele de piraterie de-a lungul coastelor Africii, precum și de pescuitul ilegal în apele Republicii Sud Africane și determină necesitatea de a avea mijloace adecvate pentru a gestiona și controla zonele maritime din

---

[79] *** *Trends in African Maritime Security*, Africa Center for Strategic Studies, Washington, DC March 15, 2019

[80] Timothy Walker, Denys Reva, *Promising signs of Africa's global leadership on maritime security*, Institute for Security Studies, 19 FEB 2019

[81] *** *MARITIME DOCTRINE FOR THE SA NAVY (SANGP 100)*, 1st Edition, Pretoria, 20 October 2006, p. 3

[82] *Ibidem*, p. 13

Africa de Sud. [83] Pentru realizarea măsurilor de securitate, *Doctrina Maritimă pentru Forțele Navale Sud Africane (SANGP 100)*, are în vedere acțiunea concertată a șase instituții naționale (**Fig. 73**).

Ca structură maritimă a Departamentului Apărării, Forțele Navale ale Republicii Sud Africane, conform acestei doctrine, sunt responsabile de apărarea maritimă și de toate formele de securitate asociate acesteia și face parte din soluțiile pentru problemele de securitate ale Africii, furnizând asistență, în varii forme, pentru asigurarea siguranței, securității și stabilității în Africa.[84]

Deși foarte puțin abordată problema securității maritime, este de remarcat faptul că Republica Sud Africană dorește să contribuie la realizarea securității maritime zonale, dar și întregii Africi, devenind o deschizătoare de drumuri în acest domeniu, pe acest continent și acționând pentru a -și crea un statut de putere navală zonală.

Să nu uităm că Republica Sud Africană, este elementul de fractură între pirateria din estul Africii și vestul acesteia, fapt ce face ca potențialul acestui flagel să nu se poată dezvolta prin extinderea sa prin sudul Africii.

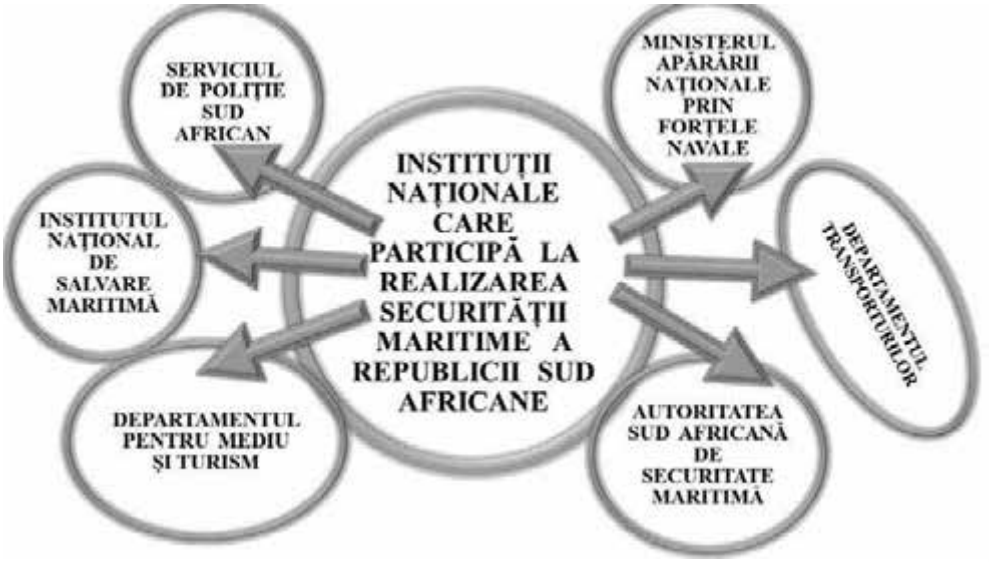


Fig. 73 Sistemul instituțional de participare la realizarea securității maritime a Republicii Sud Africane

Sursa informațiilor: *MARITIME DOCTRINE FOR THE SA NAVY (SANGP 100)*, 1st Edition, Pretoria, 20 October 2006, p 21

[83] *Ibidem*, p. 20
[84] *Ibidem*, p. 25

Un alt document extrem de important, este și *Strategie Maritime Integree (SMI) de la CEDEAO (Strategia Maritimă Integrată a Comunității Economice a Statelor din Africa de Vest - CEDEAO),* care este reprezentativă pentru cele 15 state membre, chiar dacă numai 11 au ieșire la mare, vizând zona atlantică a Africii, de-a lungul unui litoral cu lungimea de 2868 mile marine. În cuprinsul acestei strategii se regăsesc și problemele de securitate maritimă, în primul rând prin faptul că securitatea maritimă este unul dintre cele cinci obiective strategice ale acestei strategii („*Objectif stratégique n° 2: renforcer la sûreté et la sécurité du domaine maritime"*).[85] Remarcăm faptul că și aici se face diferențierea între securitatea și siguranța maritimă, fapt ce îl vom întâlni și la alte documente similare din lume. De remarcat este faptul că în Franța termenul *sûreté (siguranță)* nu este folosit în mod uzual, de multe ori folosindu-se termenul *safety,* din limba engleză.

Acest obiectiv strategic, *Consolidarea siguranței și securității domeniului maritim,* este abordat destul de amănunțit, prin stabilirea a cinci acțiuni concrete principale de care duc la realizarea sa[86]:

- consolidarea rețelelor de supraveghere și informații;
- protejarea și apărarea domeniului maritim al *CEDEAO*;
- prevenirea și combaterea pirateriei și jafului armat pe mare;
- promovarea și asigurarea siguranței navigației și a pasajului maritim inofensiv;
- eliminarea criminalității transnaționale organizate pe mare

Aceste acțiuni principale, la rândul lor, conțin, fiecare, câteva „acțiuni prioritare necesare", care, însumate, determină îndeplinirea acțiunilor principale și, implicit a obiectivului strategic obiectivului.

Și în cadrul obiectivului strategic numărul trei, *Assurer la Gestion de l'Environnement Marin (Asigurarea gestionării mediului marin)*, avem două acțiuni principale[87]:

- prevenirea și combatertea poluării;
- prevenire și răspuns la dezastrele naturale

Măsurile de securitate nu se termină aici, deoarece, în capitolul patru, *Optimiser l'Economie Maritime de la CEDEAO (Optimizând economia maritimă a CEDEAO),* cea de-a doua acțiune principală, *Prévenir, décourager et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Prevenirea, descurajarea și eliminarea pescuit ilegal, nedeclarat și nereglementat)*[88]și cea de-a treia, *Prévenir le captage illégal et le vol de pétrole (Prevenirea*

---

[85] *** *Strategie Maritime Integree (SMI) de la CEDEAO*, Août 2014, p. 9; https://www.ecowas.int/wp-content/uploads/2019/05/EIMS-French-final.pdf
[86] *Ibidem*, pp. 19-29
[87] Ibidem, pp. 31-35
[88] *Ibidem*, pp. 40-43

capturării și sutragerii ilegale de petrol)[89], fac parte, indubitabil din măsurile de securitate maritimă.

Această scurtă prezentare a securității maritime în Africa, relevă două aspecte extrem de importante:

a) Statele africane sunt ferm hotărâte să își securizeze teritoriile maritime și zonele costiere aferente;
b) Africa nu mai este dispusă să permită exploatarea resurselor sale maritime de către alte state, decât cele care dețin aceste resurse

Viitorul ne arată o Africă pe deplin deschisă către Oceanul Planetar și cu țări care, deja, caută să depășească simplul statut de țară cu ieșire la Oceanul Planetar și să fie în măsură, individual, dar mai ales colectiv, să își securizeze domeniul maritim.

IV.5 – India

India, țara continent care este mărginită de apele Oceanului Indian, Mării Arabiei, Mării Andaman și Golfului Bengal, în mod cert este o putere maritimă zonală, atât ca întindere a teritoriului, cât și ca dezvoltare economică, mărime a populației și, în primul rând, ca întindere de ape teritoriale, zonă contiguă, zonă economică exclusivă și platou continental.

Cu toate acestea, dacă nu ar avea forțe navale de anvergură, bine dotate și cu posibilitatea de a îndeplini o gamă completă de misiuni, acoperind, în același timp și toată vasta sa zonă de responsabilitate, nu ar îndeplini criteriile de a se situa printre puterile maritime zonale, care nu sunt prea multe în lume. Ca dimensiune și dotare a flotei, dar și ca zonă de acțiune, India, în opinia noastră, se situează imediat după cele trei mari puteri navale (două consacrate – SUA și Rusia, iar a treia, China, în atestare, ca să folosim un termen tehnic), alături de Anglia și Franța, dar cu o zonă de responsabilitate mult mai mare ca a acestora.

La o astfel de dimensiune a spațiilor maritime și la o asemenea dimensiune a forțelor navale, în mod cert este absolut necesar și obligatoriu să fie elaborate o serie de documente de nivel strategic și foarte multe alte documente subsecvente.

Documentul strategic de cel mai înalt rang al Indiei în domeniul maritim, alături de *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy (Libertatea de a folosi mările: Strategia Militară Maritimă a Indiei)* - 2007 și *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy (Asigurând Mări Sigure: Strategia Indiană de Securitate Maritimă)* - 2015, este, fără îndoială, doctrina sa navală, *Indian Maritime Doctrine (Doctrina Maritimă a Indiei)*.

[89] *Ibidem*, pp. 43-45

Prima doctrină maritimă a fost elaborată de către India în anul 2004, după care, în termen destul de scurt (cinci ani), a fost elaborată o nouă doctrină, mult mai completă și mult mai compatibilă cu realitățile zonei și chiar ale întregului Ocean Planetar.

India a reușit performanța notabilă de a colabora cu SUA, Federația Rusă, Anglia și Franța, atât din punct de vedere politic, dar și în ceea ce privește dotarea și instruirea forțelor sale navale. Mai puțin cu China, datorită orientării Chinei spre Pakistan, cu care India are un conflict căruia putem să-i spunem „tradițional". Această realitate politico-militară, se reflectă din plin și în doctrina maritimă a Indiei.

Doctrina Maritimă a Indiei, elaborată în anul 2009, s-a dovedit bine structurată, fapt ce a dus la păstrarea ei în forma inițială, făcându-se o revizuire în anul 2015.

După această introducere, vom aborda problema securității maritime care este o parte importantă a celor trei documente strategice.

Conținutul acestei doctrine debutează cu definirea elementelor referitoare la securitate, cum ar fi „politica națională de securitate", „strategia națională de securitate", „strategia maritimă", „obiectiv național", ca bază a definirii „intereselor naționale". Definirea acestor elemente nu diferă prea mult față de alte abordări în domeniu, dintre care, o parte, le regăsim și în această lucrare, dar vom face o remarcă asupra intereselor naționale, care, în această doctrină, sunt concentrate în patru interese vitale, cum le-am numit noi în primul capitol (**Fig.74**), unul dintre acestea fiind referitor la securitate.

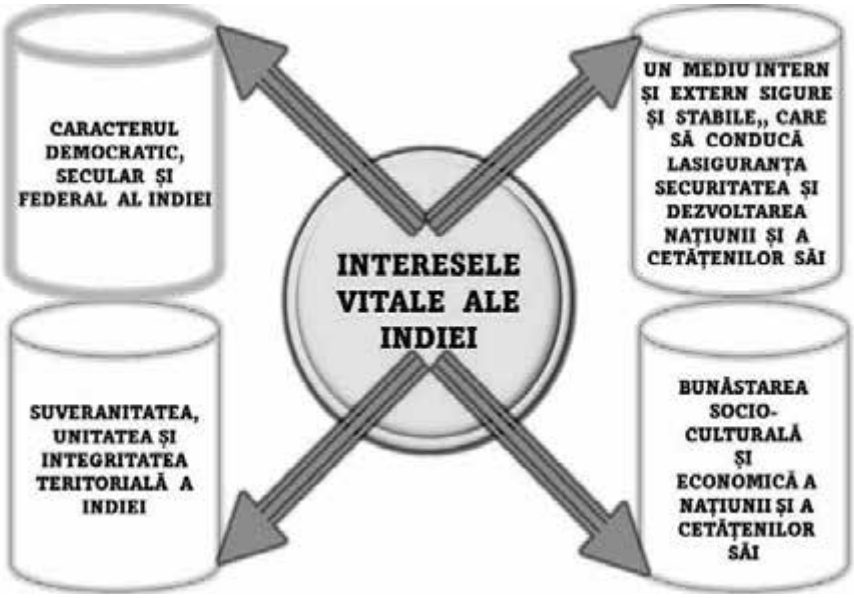


Fig. 74 Interesele naționale vitale ale Indiei
Sursa informațiilor: *INDIAN MARITIME DOCTRINE*, Indian Navy, Naval Strategic Publication 1.1, p. 6

De remarcat este faptul că și indienii fac deosebirea între siguranță și securitate, deși, din text nu reiese care este relația dintre ele și nici faptul că securitatea determină siguranța. De regulă este folosită foarte des sintagma „securitate și siguranță".

Politica de securitate națională este formulată de *Comitetul Cabinetului pentru Securitate,* cu contribuții din partea *Consiliului Național de Securitate* și a altor agenții și „este conturată în conformitate cu obiectivele de securitate națională, imperativele predominante ale mediului de securitate intern, regional și global, diverși factori care afectează acest lucru și constituenții propriei puteri naționale. Ea oferă linii directoare pentru elaborarea strategiilor de susținere a intereselor naționale și atingerea obiectivelor de securitate națională."[90]

Componenta militară a politicii de securitate națională este emisă de ministrul apărării naționale (*Raksha Mantri*) și remisă *Comitetului Șefilor de Stat Major* printr-o directivă operativă.

Strategia Națională de Securitate este elaborată de către *Cabinetul Uniunii* (forul decizional al guvernului Indiei, din care fac parte primul ministru și cei mai importanți miniștrii ai guvernului, așa numiții „miniștri de cabinet"), pe baza *Politicii de Securitate Națională* și coagulează toate componentele puterii naționale, pentru protejarea intereselor naționale și atingerea obiectivelor de securitate națională.

Strategia militară de securitate, este subsecventă strategiei naționale de securitate și împreună cu strategiile terestre, maritime și aeriene respective, reglementează dezvoltarea și angajarea puterii militare, pe baza principiilor și conceptelor formulate de doctrina militară, care ghidează aplicarea puterii militare „în urmărirea intereselor naționale, inclusiv pentru planificarea și desfășurarea războiului".[91]

Practic, de aceea facem referire la această doctrină maritimă, deoarece, aici, întâlnim elementele principale referitoare la securitatea maritimă și, în continuare, vom vedea cum se reflectă aceasta în cuprinsul acestei doctrine.

În primul rând, această doctrină, ne oferă o foarte concisă definiție a securității maritime: "Securitatea maritimă se referă la libertatea față de amenințarea la sau de la mare".[92] Extrem de clară! Adică, securitatea maritimă se reflectă prin gradul de libertate față amenințările de pe mare și dinspre mare.

---

[90] *** *INDIAN MARITIME DOCTRINE, Indian Navy, Naval Strategic Publication 1.1,* Indian Maritime Doctrine 2009, updated online version 2015 © Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy) 2015, p.7

[91] *Ibidem,* p.10

[92] *Ibidem,* p.14

De aceea, este de dorit ca securitatea să nu fie tratată ca o noțiune formată din elemente pe care doar le nominalizăm, ci trebuie să fie o expresie a unei analize, dacă se poate, cât mai matematice. Dacă enunțăm, doar, de exemplu: ”ca măsură de combatere a pirateriei trimitem o grupare navală în zona X”, vom avea securitate zero. Însă, dacă acea grupare va desfășura acțiuni bazate pe analiza a cât mai multor elemente constitutive ale amenințării, în raport cu posibilitățile proprii de acțiune, putem ajunge și la securitate totală, adică la siguranță. Din acest motiv, al unor analize superficiale, multe misiuni ale unor grupări navale nu au rezolvat mai nimic. Sau cum se spune în marină „au vânturat apa degeaba”.

Vom trece, acum, la un alt document important, cu referiri la securitatea maritimă, deși nu suficient de detaliate și anume *Freedom to use the seas: India's Maritime Military Strategy (Libertatea de a folosi mările: Strategia Militară Maritimă a Indiei)* - 2007, unde, chiar în prefața acestui document, semnată de către șeful *Statului Major al Forțelor Navale* din acea vreme, amiralul *Sureesh Mehta*, ultima frază, care este o apreciere a muncii celor care au elaborat această strategie, face referire tocmai la securitatea maritimă: „Munca lor a produs un document adecvat, pe care îl recomand tuturor celor interesați de securitatea maritimă și forțele Navale ale Indiei.”[93]

Contribuția *Forțelor Navale Indiene* pentru "o bună ordine pe mare", în cooperare cu celelalte forțe maritime naționale din Regiunea Oceanului Indian, a fost constructivă și a consolidat securitatea partenerilor, inițiativele de cooperare multilaterală fiind considerate ca „esențiale pentru consolidarea securității”.[94] Buna ordine pe mare, în fapt, înseamnă securitate și strategia stabilește și o serie de măsuri de securitate, în acest sens, dar pe care le include, la fel ca toate doctrinele și strategiile de origine sau de inspirație britanică, în „misiuni polițienești” În acest sens, sunt luate în calcul trei astfel de misiuni (**Fig. 75**) care, fără îndoială, oricum le-am numi, sunt misiuni specifice securității maritime.

Dacă *Strategia Maritimă a Indiei* nu este prea generoasă în referirile la securitatea maritimă, în schimb, *Strategia de Securitate Maritimă*, *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strateg (Asigurând Mări Sigure: Strategia Indiană de Securitate Maritimă)*, intrată în vigoare în anul 2015, compensează din plin, în primul rând că pentru asta este elaborată și, în al doilea rând, pentru că este bine elaborată.

---

[93] **** Freedom to use the seas: India's Maritime Military Strategy* (2007), Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy) 2007, New Delhi, May 2007, p. v

[94] *Ibidem*, p. 41

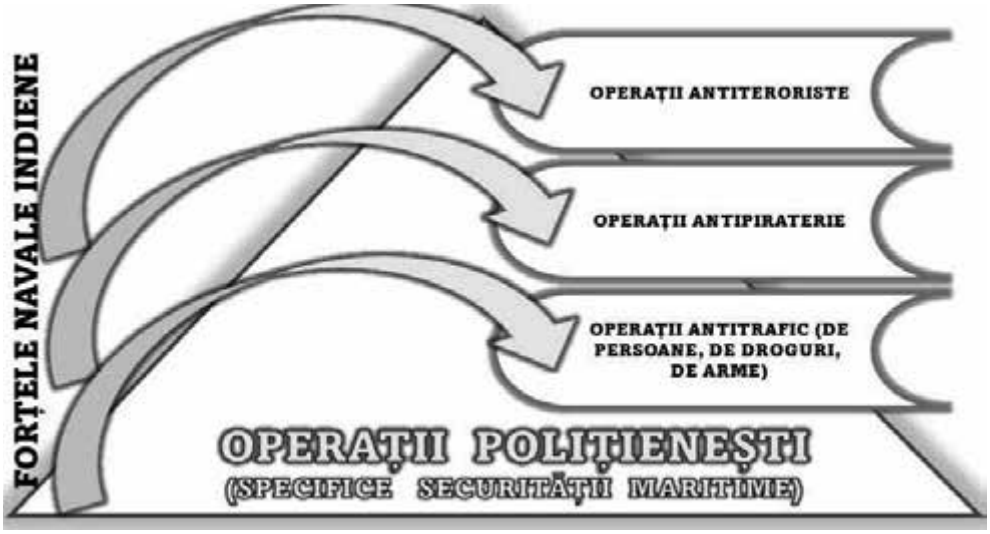


Fig. 75 Operații polițienești (de securitate maritimă) desfășurate de Forțețe Navale ale Indiei
Sursa informațiilor: *Freedom to use the seas: India's Maritime Military Strategy (2007)*, Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy) 2007, New Delhi, May 2007, p. 91

Dacă în celelalte documente prezentate mai sus, interesele maritime ale Indiei nu sunt nominalizate, ci sunt amintite generic, în această strategie avem nominalizate interesele maritime ale Indiei, concentrate în patru categorii generale (**Fig. 76**), dar care, practic, conțin toate interesele sale vitale și de maximă importanță, însă, fără a fi diferențiate explicit.

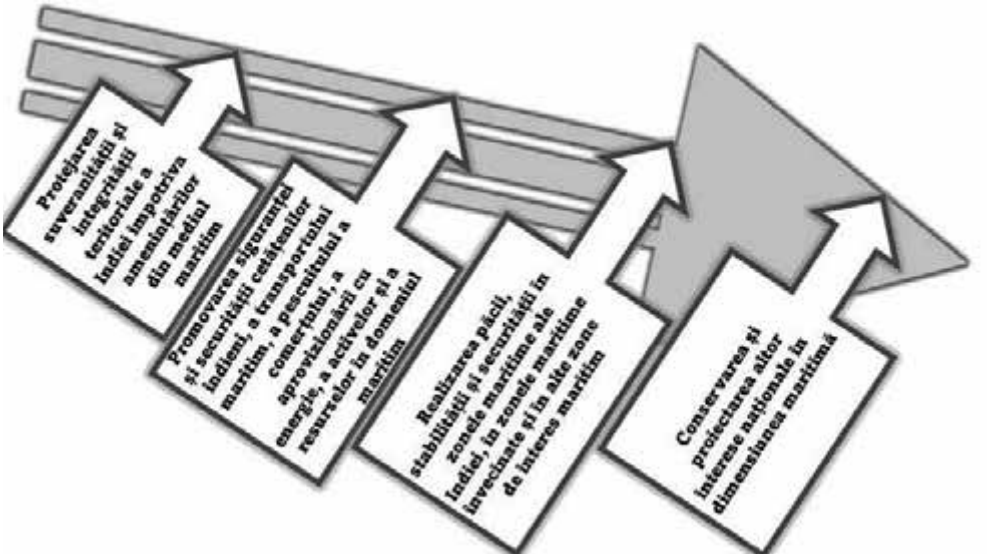


Fig. 76 Interesele maritime vitale și de maximă importanță ale Indiei
Sursa informațiilor: *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, p. 9

Într-o singură frază este prezentată esența acestei strategii și anume că „Scopul de securitate maritimă al Indiei este de a proteja interesele maritime naționale în orice moment”[95]. Foarte concis și cuprinzător. O exprimare la nivel strategic, bine cântărită și bine conturată, adică are și formă și fond.

Pentru atingerea acestui scop sunt structurate cinci obiective strategice de securitate maritimă(**Fig. 77**), pe care nu le vom analiza, deoarece sunt o opțiune națională și nu o transpunere a unor noțiuni teoretice, universal valabile. Textul, în sine, spune totul, deși formulările ne par, poate, puțin ciudate ca formă și conținut.

Fig, 77 Obiectivele strategice de securitate maritimă care realizează scopul de securitate maritimă al Indiei

Sursa informațiilor: *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, Prepared by the Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, October 2015, p. 10

Punctele critice și liniile internaționale de comunicație maritime din zona Oceanului Indian (considerând că există nouă puncte critice care afectează liniile de comunicație maritime – Capul Bunei Speranțe, Canalul Mozambic, Strâmtoarea Bab-el-Mandeb, Canalul Suez, Strâmtoarea Hormuz, Strâmtorile

[95] *** *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, Prepared by the Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, October 2015, p. 10

Malacca și Singapore, Strâmtoarea Sunda, Strâmtoarea Lombok și Strâmtorile Ombsi și Wetar)[96];

- Vecinii din domeniul maritim, în număr de șapte, cu care India nu are litigii în ceea ce privește delimitarea spațiilor maritime, excepția fiind Pakistanul;
- Relațiile maritime, atât cu state, cât și cu organizații regionale sau internaționale;
- Componenta maritimă a economiei (de exemplu, 80% din necesarul de petrol brut pentru economia Indiei este adus pe mare) ;
- Liniile maritime de comunicație;
- Investițiile de peste mări;
- Cetățenii indieni de peste mări a căror securitate și siguranță este extrem de importantă, India având a doua cea mai mare diasporă din lume (aprox. 28,5 milioane de persoane)[97]
- Zonele maritime de interes, care sunt împărțite în zone maritime de interes primar (șapte zone) și zone maritime de interes secundar (în număr de cinci)[98];
- Amenințările din domeniul maritim;
- Amenințările tradiționale și sursele acestora (cu referire voalată la Pakistan – n.n);
- Amenințările non-tradiționale și sursele acestora (cu referire la entitățile care pot să se alieze cu cele tradiționale și să devină periculoase pentru India – n.n);
- Terorismul maritim;
- Pirateria și jaful armat pe mare;
- Activități cu caracter neregulat pe mare (cu referire la activități cum sunt traficul ilegal de arme, droguri și persoane, pescuitul ilegal etc. – n.n);
- Schimbările climatice și dezastrele naturale;
- Cerințe comune critice pentru securitatea maritimă (cunoașterea permanentă a situației din domeniul maritim, structuri și capabilități ale forței, pregătire și prezență, operații în rețea, acțiune întrunită și coordonare, comunicare la nivel strategic)

Practic, în conținutul acestei strategii se detaliază strategii pentru fiecare dintre cele cinci obiective strategice de securitate maritimă a Indiei (prezentate sintetic în **Fig.** 77). Aceste strategii subsecvente sunt foarte bine structurate și, dacă am avea timpul și spațiul necesar, ar fi foarte interesante de analizat.

---

[96] *Ibidem*, pp. 20-21
[97] *Ibidem*, p. 30
[98] *Ibidem*, p. 32

Foarte interesant este și capitolul 5 al strategiei, unde este lansată noțiunea de *Rețea de Securitate Maritimă*, ca expresie a securității reale, ce reprezintă, de fapt, balanța dintre măsurile de securitate și amenințări.

Principalele acțiuni pentru structurarea unei astfel de rețele (**Fig. 78**) sunt prezentate explicit, pentru a se realiza mai bine complexitatea realizării acestora. Participarea și a celorlalte state din zonă la această rețea de securitate maritimă este esențială, India oferindu-și disponibilitatea de a participa la toate acțiunile specifice, cu forțele și mijloacele sale. Este adevărat că își dorește conducerea acestei rețele, deși, aparent, se situează pe poziții de egalitate cu toți ceilalți participanți, dar, citind cu atenție textul strategiei și insistând asupra nuanțelor, se vede clar dorința de a fi lider, sau, cel puțin, *primus inter pares*.

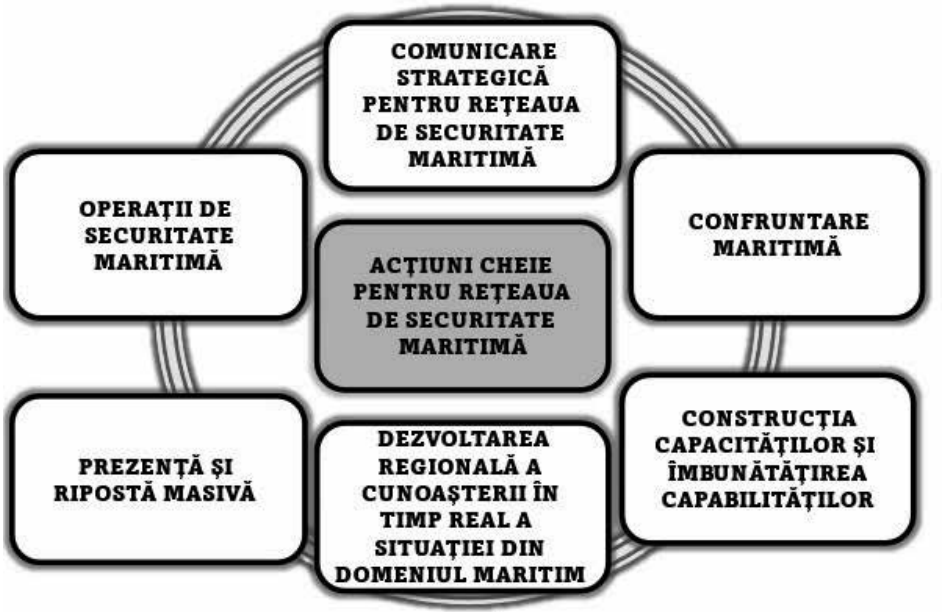


Fig. 78 Acțiuni cheie pentru rețeaua de securitate maritimă
Sursa informațiilor: *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, Prepared by the Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, October 2015, p. 82

Tot în acest capitol, sunt enumerate operațiile de securitate maritimă care se desfășoară în coordonatele strategiei securității maritime în rețea (**Fig. 79**), fiecare dintre acestea fiind prezentată succint, dar conținând sintetic, toate elementele referitoare la structura forțelor, conducere, coordonare, comunicare, acțiuni specifice și locuri de desfășurare.

Trebuie să menționăm că Strategia de Securitate Maritimă a Indiei este compusă din mai multe strategii care, în fapt, sunt strategii subsecvente și care detaliază anumite elemente de substanță ale strategiei – mamă. Acestea sunt:

- Strategia pentru descurajare;
- Strategia pentru conflict;
- Strategia pentru conturarea unui mediu maritim favorabil și pozitiv;
- Strategia pentru securitate costieră și de larg;
- Strategia pentru dezvoltarea Forțelor Maritime și a capabilităților

Mai mult, aceste strategii conțin planuri strategice de aplicare, care, de regulă, conțin sarcini, misiuni, obiective, roluri (militar, polițienesc, diplomatic etc.). Singurul element care lipsește din aceste planuri este cel referitor la forțe și mijloace și, bineînțeles misiunile concrete ale acestora. Dar asta nu găsim în nicio strategie publică.

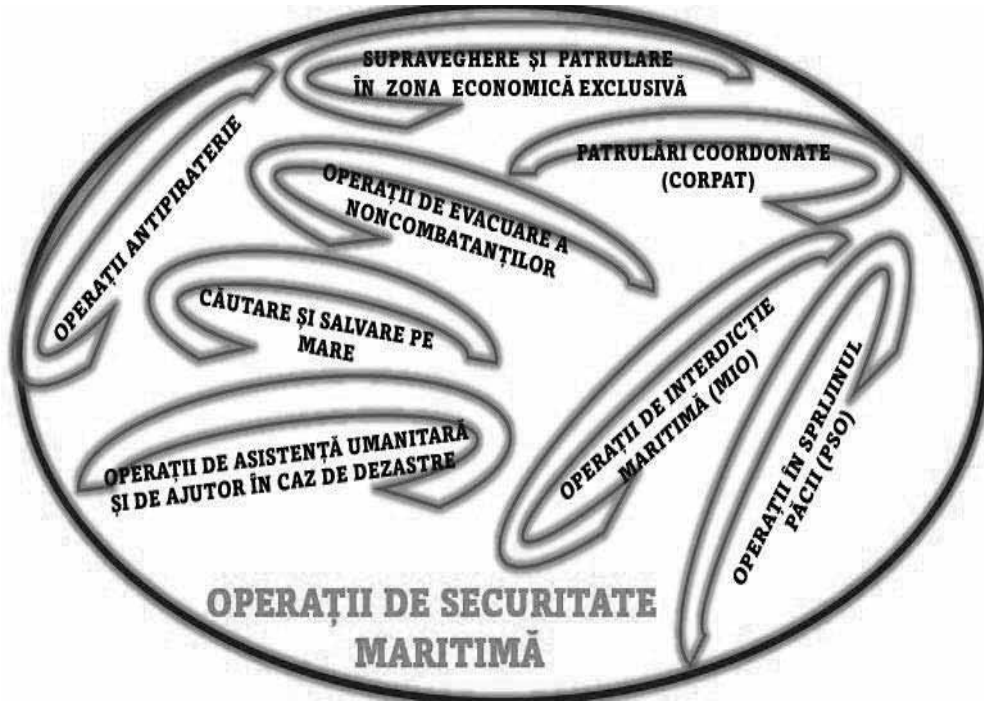


Fig. 79 Operațiile de securitate, în conformitate cu Strategia de Securitate a Indiei
Sursa informațiilor: *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, Prepared by the Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, October 2015, p. 96

Bineînțeles că ar fi interesant să le abordăm pe fiecare în parte, dar nu este posibil. Toate elementele acestei strategii sunt foarte interesante și fiecare în parte merită cunoscut, dar strategia are 185 de pagini și este evident că nu am mai putea aborda și alte subiecte ale acestui al patrulea capitol al nostru, ba chiar nici alte capitole ale lucrării noastre.

Ne vom opri aici și concluzionăm că această foarte frumos și bine structurată strategie, este o strategie a păcii și venind din partea Indiei, țară cu o populație imensă și un teritoriu vast, este o garanție a dorinței de pace și de contribuție semnificativă pentru acest deziderat, din care securitatea maritimă este unul dintre cele mai importante elemente, deoarece cum se citează din sanscrită, în partea finală a documentului, *„vasudhaiva kutumbakam”*, adică, *„lumea este doar o familie”*.

Frumos spus.

Și, pentru a încheia și noi în semn de respect pentru cei ce au creat această strategie, vom reproduce ultima frază, care vine ca o esență a acesteia: ***„Forțele Navale Indiene vor continua să își dezvolte nivelurile de forță și capacitatea de a îndeplini gama de misiuni și sarcini, de a asigura securitatea maritimă globală și de a proteja interesele maritime naționale în viitor”***

IV.6 – Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord

Deși în titlul subcapitolului acesta am inserat denumirea completă, pentru mai multă ușurință, atât pentru autori, cât și a celor ce vor citi această lucrare, vom folosi numele Anglia, acceptat și consacrat, la fel ca cel din titlu sau ca denumirea de Marea Britanie.

Anglia este una dintre țările cu cea mai veche și continuă tradiție în domeniul maritim, poporul său având, în mod cert, vocația mării, așa cum puține nații o au. De aceea, este și țara cu cele mai vechi reglementări în domeniu și, în actualitate, un etalon mondial în ceea ce privește reglementările din domeniul maritim.

Faptul că granița sa maritimă este a 12-a ca mărime din lume și că deține 14 teritorii peste mări (Anguilla, Bermuda, Teritoriul Antarctic Britanic, Teritoriul Britanic din Oceanul Indian, Insulele Virgine Britanice, Insulele Cayman, Gibraltar, Insulele Falkland, Montserrat, Sfânta Elena, Ascension și Tristan da Cunha, Insulele Turks și Caicos, Insulele Pitcairn, Insulele Georgia de Sud și Sandwich, precum și Akrotiri și Dhekelia din Cipru), la care se adaugă și trei domenii ale coroanei (Jersey și Guernsey, din canalul Englez, numite și Insulele Canalului, precum și Insula Omului, din Marea Irlandei), în mod evident necesită o preocupare sporită pentru securitatea maritimă, numai gândindu-ne la traficul de persoane și mărfuri dintre metropolă și aceste teritorii.

Vom prezenta câteva documente esențiale în ceea ce privește securitatea maritimă și vom începe cu tradiționala și binecunoscuta doctrină *British Maritime Doctrine – Doctrina Maritimă Britanică (JOINT DOCTRINE PUBLICATION JDP 0-10)* a cărei ultimă ediție a fost publicată în august 2011, iar în octombrie 2017 a fost înlocuită cu *JDP 0-10, UK Maritime power –*

Puterea Maritimă a Regatului Unit (5th Edition), la care vom face referire în continuare.

În primul rând acest document arată faptul că forțele maritime asigură o prezență globală prin intermediul a trei roluri clasice – lupta în război, securitatea maritimă și participare la apărare.[99] Operațiile de securitate maritimă (**Fig. 80**) care sunt prezentate în acest document le-am regăsit și le vom regăsi în toate documentele de acest gen elaborate de țări care au luat ca model de elaborare a documentelor pe cel britanic.

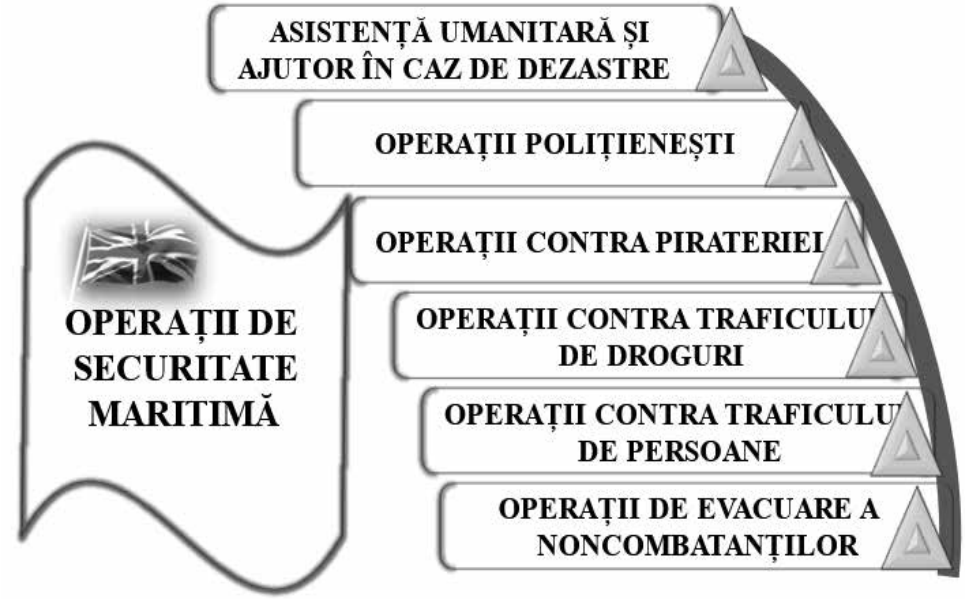


Fig. 80 Operații de securitate conform *Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power*

Sursa informațiilor: *Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power*, Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) (5th Edition), The Development, Concepts and Doctrine Centre, Ministry of Defence, October 2017, p. 6

Imperios necesară pentru Anglia, în primul rând ca stat insular, libertatea de navigație este vitală și, normal, ea nu se poate asigura decât prin intermediul securității maritime[100]. Practic, securitatea Angliei, în majoritatea sa covârșitoare, este asigurată prin securitatea maritimă, care asigură gradul de siguranță adecvat nevoilor de dezvoltare economică și socială.

Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power, face foarte multe referiri la două documente esențiale referitoare la securitate, *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015: A Secure and*

[99] *** *Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power*, Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) (5th Edition), The Development, Concepts and Doctrine Centre, Ministry of Defence, October 2017, p. 6

[100] *Ibidem*, p. 16

Prosperous United Kingdom (Strategia Națională de Securitate și Evaluarea Strategică a Apărării și Securității 2015 : Un Regat Unit Apărat și Prosper) și *The UK National Strategy for Maritime Security (Strategia Regatului Unit pentru Securitate Maritimă)*, unde sunt abordate obiectivele naționale de securitate (**Fig. 81**), care sunt esențiale să fie de durată și să asigure protejarea poporului și economiei Angliei.

Fig. 81 Obiectivele de securitate națională ale Angliei

Sursa informațiilor:n *Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power, Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) (5th Edition),* The Development, Concepts and Doctrine Centre, Ministry of Defence, October 2017, p. 21

Deoarece doctrina este doctrină și nu oferă prea multe detalii, limitându-se la teoretizări și prezentarea de elemente conceptuale, vom aborda un alt document și anume *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015 A Secure and Prosperous United Kingdom (Strategia Națională de Securitate și Evaluarea Apărării și Securității 2015 - Un Regat Unit Apărat și Prosper),* document care este prezentat de primul ministru al Angliei, în fața Parlamentului, ca un raport al activității desfășurate pentru securitatea națională și a perspectivei pe care și-o propune guvernul în acest domeniu. În mod evident, acest document conține mult mai multe referiri despre securitatea în domeniul maritim, așa că vom încerca să trecem în revistă conținutul acestui document, insistând asupra elementelor referitoare la acest subiect.

În cuvântul înainte al acestui document, primul ministru al Angliei arăta că: „În asigurarea securității noastre naționale, ne vom proteja, de asemenea, securitatea economică. Ca națiune comercială cu a cincea cea mai mare

economie a lumii, depindem de stabilitate și ordine în lume. Cu cinci milioane de cetățeni britanici care trăiesc în străinătate și prosperitatea noastră în funcție de comerțul din întreaga lume, angajamentul nu este un supliment opțional, este fundamental pentru succesul națiunii noastre. Avem nevoie de rutele maritime pentru a rămâne deschise pentru ca arterele comerțului global să rămână fluente."[101]

Este și interesant și important să prezentăm și anumite elemente definitorii, cum ar fi primul punct (din cele patru) ale viziunii guvernului, unde se arată că: „Viziunea noastră este pentru un Regat Unit sigur și prosper, cu impact și influență la nivel mondial. Tot ceea ce facem în Marea Britanie și în întreaga lume este condus de determinarea noastră de a ne proteja poporul și valorile și de a ne asigura că țara noastră prosperă."[102] Oare care a fost viziunea guvernelor care s-au succedat și se succed în România? Este pur și simplu o întrebare, deoarece pseudoviziuni avem destule. O viziune se validează prin rezultate concrete, altfel rămâne o simplă înșiruire de vorbe, adică politicianism de duzină.

Al doilea punct al viziunii guvernului, practic, într-o frază arată că „Securitatea economică merge mână cu securitatea națională"[103], adică nu poți vorbi de securitate națională dacă nu ai o economie securizată care să o susțină, cum nu poți avea nici securitate economică dacă nu ai securitate națională. Și iarăși o întrebare: Oare noi când o să învățăm și o să aplicăm acest adevăr de o evidență mai mult decât pregnantă?

Întregul document este valoros, deși, uneori, are o construcție tipic britanică, mai greu de parcurs, dar, trebuie să recunoaștem, foarte bine elaborat, în fiecare pagină ieșind în evidență profunda preocupare pentru siguranța cetățenilor și apărarea intereselor națiuni. Celor trei obiective de securitate națională, pe care le-am prezentat anterior, li se dedică trei capitole din cele șapte capitole, unde sunt abordate toate elementele constitutive.

Referirile concrete la securitatea maritimă sunt în număr de patru, dar importanța lor este evidentă.

Prima referire are ca subiect investițiile în domeniul aviației de patrulare maritimă, cu scopul de a îmbunătăți abilitățile în menținerea securității maritime[104] iar următoarea este cea în care se reamintește de înființarea *UK National Maritime Information Centre (Centrul De Informare în Domeniul Maritim al Regatului Unit),* în anul 2011, care are rolul să coordoneze informațiile despre securitatea maritimă a Angliei, la nivel național

---

[101] *** *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015 A Secure and Prosperous United Kingdom*, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, November 2015, London, p. 5

[102] *** *Ibidem*, p. 9

[103] *** *Ibidem*

[104] *** *Ibidem*, p. 25

și cu partenerii internaționali și că, în acest sens, se va intensifica colaborarea dintre agențiile de aplicare a legii și Marina Regală, pentru a amplifica patrularea în apele teritoriale ale Angliei.[105] Tot la *UK National Maritime Information Centre (Centrul De Informare în Domeniul Maritim al Regatului Unit)*, apare și o altă referire, în contextul glosarului de termeni, unde se reiterează faptul că misiunea acestui centru este de a coordona informațiile referitoare la securitatea maritimă.[106]

O altă referire survine în capitolul cinci, unde, printre provocările cheie enumerate, se regăsesc și amenințările la adresa securității maritime.[107] Deși referirea este succintă, asta nu înseamnă că subiectul este neimportant.

Oricum, documentul se referă la securitatea națională, ca sistem, iar referirile la securitatea maritimă se înscriu în acest demers, deși sunt foarte puțin abordate. Pe de altă parte, există un document de sine stătător, *The UK National Strategy for Maritime Security (Strategia Regatului Unit pentru Securitate Maritimă)*, care abordează în detaliu problematica securității maritime.

Bineînțeles că ne vom opri mult mai mult asupra acestui document semnat de către patru miniștri (ministrul pentru afaceri externe și *Commonwealth*, ministrul de interne – la acea dată Theresa May, ministrul apărării și ministrul transporturilor), deoarece se referă exact la subiectul nostru – securitatea maritimă.

Faptul că securitatea maritimă este un domeniu vital pentru Anglia, este reliefat încă din debutul strategiei: „În timp ce marea este seva economiei noastre, acoperind marea majoritate a comerțului nostru și multe dintre resursele noastre vitale, ea poate fi exploatată și de națiuni, dar și de criminali și teroriști.”[108] Ceea ce este un mare adevăr și este însăși rațiunea de a exista a securității maritime.

Un întreg prim capitol este dedicat explicării a ceea ce este securitatea maritimă din punctul de vederea al Angliei. În primul rând, este este prezentat domeniul maritim, prin reamintirea definițiilor tuturor elementelor ce compun domeniul maritim, în conformitate cu legislația internațională în vigoare, dar și elementele specifice domeniului maritim al Angliei (**Fig. 82**) care sunt, într-adevăr, impresionante.

Tot aici se prezintă și un succint punct de vedere britanic, referitor la libertatea de navigație, pe care o definesc ca fiind pachetul de drepturi și libertăți de care se bucură navele de război, navele comerciale, aeronavele și submarinele pentru a naviga, deasupra și sub mările lumii”, în continuare

---

[105] *** *Ibidem*, p. 25
[106] *** *Ibidem*, p. 92
[107] *** *Ibidem*, p. 49
[108] *** *The UK National Strategy for Maritime Security*, Presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty, London, May 2014, p. 9

arătându-se că „este vital pentru securitatea și stabilitatea economică a Regatului Unit”.[109] Există și o trimitere indirectă la anumite state, considerându-se că „...securitatea maritimă poate fi subminată în mod fundamental de pretențiile excesive asupra zonelor maritime sau de interferențele cu drepturile și libertățile de navigație.”[110]

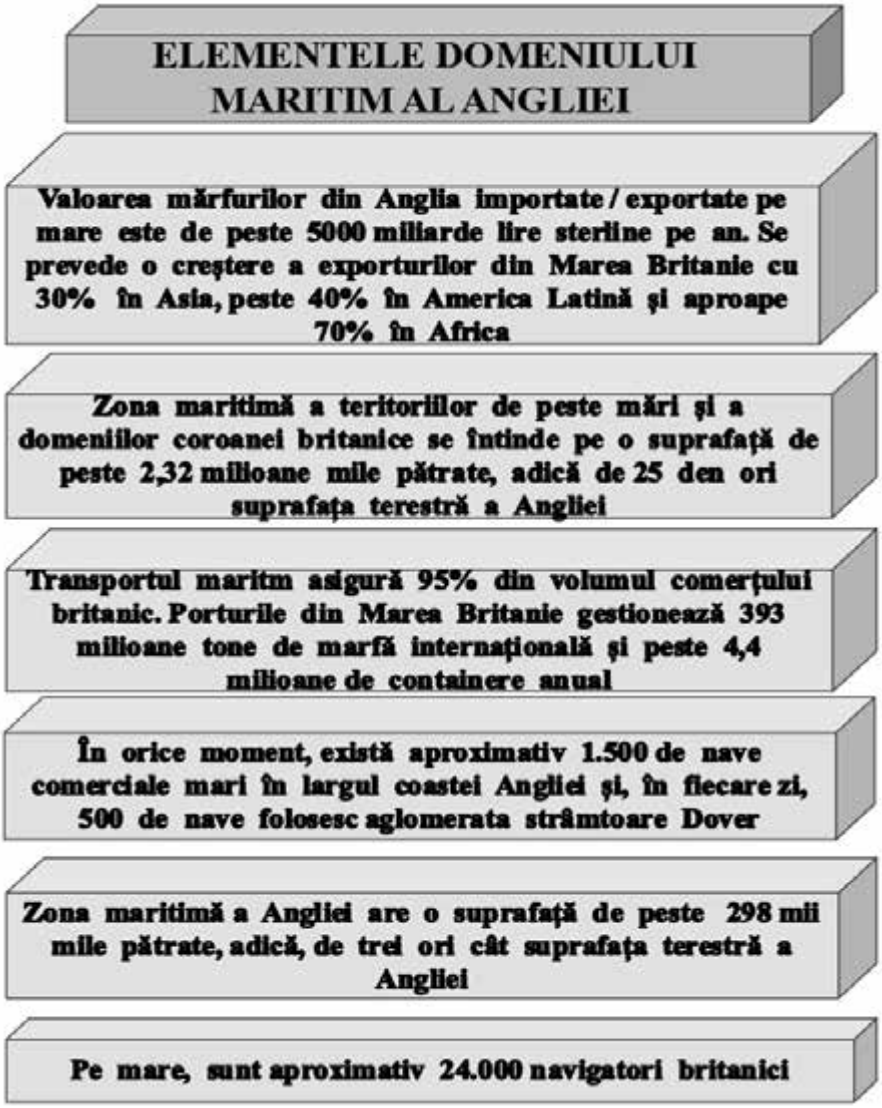


Fig. 82 Elementele domeniului maritim al Angliei
Sursa informațiilor: *The UK National Strategy for Maritime Security*, Presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty, London, May 2014, p. 17

[109] *** *Ibidem*, pp. 16-17
[110] *** *Ibidem*, p. 17

Așa cum era normal, la data elaborării *The UK National Strategy for Maritime Security (Strategia Regatului Unit pentru Securitate Maritimă)*, au fost determinate și riscurile de securitate în domeniul maritim, acestea urmând să fie revizuite la fiecare doi ani. La acea dată riscurile de securitate determinate în urma analizelor de securitate, erau[111]:

- Terorismul, care afectează Anglia și interesele sale maritime, acesta manifestându-se inclusiv ca atacuri împotriva navelor de marfă sau pasageri;
- Întreruperea rutelor maritime comerciale vitale ca urmare a războiului, a criminalității, a pirateriei sau a modificărilor normelor internaționale;
- Atac asupra infrastructurii maritime sau transportului maritim din Anglia, inclusiv atacul cibernetic;
- Transportul maritim de mărfuri ilegale, inclusiv arme de distrugere în masă, droguri și armament;
- Migrația ilegală și traficul de persoane.

Aceste riscuri, în mod evident, au dus la stabilirea obiectivelor de securitate maritimă (**Fig. 83**) care sunt structurate în deplină concordanță cu obiectivele de securitate națională deoarece „pentru o națiune comercială insulară, securitatea maritimă trebuie să joace un rol important în sprijinul obiectivelor de securitate națională”[112]. Cele cinci obiective naționale de securitate maritimă ale Angliei sunt, practic, punctul central al acestei strategii, deoarece realizarea lor este corolarul măsurilor de securitate, siguranța. De aceea, aceste obiective sunt prezentate, analizate și documentate amănunțit în capitolul *Delivering Our Objectives* (*Realizarea Obiectivelor Noastre*)[113], unde sunt însoțite de date concrete, cum ar fi, de exemplu, impactul pe care îl are navigația pe Pasajul de Nord-West, care a devenit disponibil pentru navigație în mare parte a anului sau efectele actelor de piraterie din largul coastelor Somaliei.

Practic, fiecare obiectiv este o strategie în sine și asta dovedește nu numai pricepere în elaborarea unui document, dar și foarte multă dorință de realizare practică.

---

[111] *** *Ibidem*, p. 19
[112] *** *Ibidem*, p. 18
[113] *** *Ibidem*, pp. 24-37

Fig. 83 ***Obiectivele naționale de securitate maritimă ale Angliei***
Sursa informațiilor: *The UK National Strategy for Maritime Security*, Presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty, London, May 2014, p. 18

Crearea securității maritime[114] iar următoarea este cea în care se reamintește de înființarea *UK National Maritime Information Centre (Centrul Național de Informații Maritime al Regatului Unit)*, prezentată un an mai târziu în *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015 A Secure and Prosperous United Kingdom (Strategia Națională de Securitate și Evaluarea Strategică a Apărării și Securității 2015 : Un Regat Unit Apărat și Prosper)*, ca o importantă realizare a guvernului în domeniul securității maritime, este atestată ca un succes și în documentul pe care îl parcurgem (*The UK National Strategy for Maritime Security - Strategia Regatului Unit pentru Securitate Maritimă*), detaliindu-se rolul acestui centru pentru:

- Monitorizarea și urmărirea activității maritime în Anglia și în zonele de interes național și colaționarea datelor obținute într-un mediu de încredere;
- Analiza și schimbul de informații, permițând o mai bună înțelegere a aspectelor legate de securitatea maritimă;
- A acționa ca punct focal național pentru partenerii regionali și internaționali privind cunoașterea situației reale în domeniului maritim;
- Sprijinirea procesului decizional al guvernului și industriei în timp oportun;
- A răspunde solicitărilor departamentului guvernamental și agenției pentru a-și susține rezultatele activității, de la caz la caz.

[114] *** *Ibidem*, p. 25

Așa cum arătam mai sus, acurateța acestui document este specific britanică și acest lucru se datorează unui sistem foarte bine articulat și unor relaționări bine structurate în cadrul sistemului. *UK Maritime Security Governance* (*Sistemul de Conducere a Securității Naționale a Angliei*), este reprezentat schematic, cu toate componentele sale și, foarte important, cu legăturile de raportare și cele de responsabilități[115]. Asta nu înseamnă că toată lumea trebuie să îl copie, dar, în mod normal, trebuie luat în calcul ca o variantă adaptabilă sau numai ca mod de realizare a unei structuri sistemice, ținând cont de faptul că fiecare țară are propriile modalități de abordare sistemică, dar și mentalitate și structură psihică diferite și, de ce nu, de propriile probleme specifice, forțe și mijloace specifice.

Dacă spațiul ne-ar permite, ar fi benefic să prezentăm structura acestui sistem, atribuțiile fiecărui element component și rețeaua de relaționare internă a sistemului, dar sperăm că am trezit interesul celor ce citesc aceste rânduri și vor căuta să afle mai multe parcurgând conținutul integral al strategiei.

În ceea ce privește rolurile și responsabilitățile referitoare la cele cinci obiective naționale de securitate maritimă ale Angliei, toate structurile implicate vor acționa în trei paliere (politică/ strategie, furnizor de acțiuni și furnizor de suport)[116]. Funcție de obiectiv, o structură poate acționa în toate trei palierele unui obiectiv, în două, în unul sau în niciunul. Funcție de cerințele specifice.

Și aici este detaliat precis și succint, în stil englezesc, ce trebuie să facă fiecare dintre cele 22 de structuri implicate, în cadrul fiecărui obiectiv național de securitate maritimă, conform rolului precizat.

Pentru exemplificare, vom prezenta una dintre structuri și anume ***Royal Navy (Marina Regală Britanică)***, o componentă foarte importantă a sistemului de securitate maritimă. Pentru aceasta, vom reproduce exact textul din Anexa 2 a strategiei care arată că: „*Royal Navy (RN)* protejează interesele, cetățenii, teritoriul și comerțul Marii Britanii prin utilizarea judicioasă a navelor, submarinelor, aeronavelor, marinei regale și echipelor de antrenament. În colaborare cu aliații și partenerii, *Royal Navy* promovează securitatea maritimă internațională și descurajează amenințările la adresa prosperității și securității Regatului Unit.

Pentru zona marină a Regatului Unit, *Royal Navy* menține un număr de nave și unități gata să răspundă într-un timp scurt și trei nave de patrulare la larg *(Offshore Patrol Vessels – Nave de Patrulare la Larg) – OPV*, care oferă o prezență permanentă pe mare. Rolul principal este capacitatea de reacție armată de descurajare sau de interdicție a terorismului și a altor activități infracționale, *OPV* având, de asemenea, o responsabilitate secundară de a asigura aplicarea legislației în domeniul pescuitului în temeiul unui contract al *Marine*

115 *** *Ibidem*, p. 43
116 *** *Ibidem*, p. 47

Management Organisation (MMO) – Organizația de management a Domeniului Marin.

La nivel internațional, *Royal Navy*, inclusiv *Royal Marines*, funcționează independent, bilateral sau ca parte a unei forțe operative maritime a UE, NATO sau a altor forțe maritime care consolidează și dezvoltă relații internaționale și descurajează sau contracarează activitatea maritimă ilegală, în special în nordul Mării Arabiei, Golful Oman, coastele de est și de vest ale Africii, Zona Caraibelor și Atlanticul de Sud și contribuie la dezvoltarea capacităților și capabilităților de guvernanță maritimă în domenii de importanță maritimă strategică."[117]

Încheind acest parcurs prin *The UK National Strategy for Maritime Security*, *(Strategia Națională de Securitate Maritimă a Regatului Unit*) înainte de a ne îndrepta atenția asupra unui alt document important, *MARITIME 2050 Navigating the Future (MARITIME 2050 Navigarea în Viitor)*, elaborat de către Ministerul Transporturilor, vom analiza puțin un document elaborat de către *Foreign and Commonwealth Office* (cunoscut sub numele de *Foreign Office*), ministerul de externe britanic, care, așa cum am arătat mai sus, conform *The UK National Strategy for Maritime Security (Strategia Națională de Securitate Maritimă a Regatului Unit*), face o revizuire a problemelor de securitate maritimă, o dată la doi ani. Am luat acest exemplu, pentru a arăta cât de serios și responsabil este tratată, în Anglia, problema securității maritime la toate nivelurile. Și nu numai în Anglia. Documentul se intitulează *Strengthening Maritime Security: objectives 2019 to 2020 (Consolidarea securității maritime: obiectivele pentru 2019-2020)*. Aici sunt prezentate obiectivele ministerului de externe pentru consolidarea securității maritime în perioada menționată, după cum urmează[118]:

- îmbunătățirea înțelegerii globale a amenințărilor la adresa securității maritime și a modului în care statele pot colabora pentru a le combate;
- în Africa de Vest, în prezent zona cea mai afectată de piraterie, pentru a îmbunătăți punerea în aplicare a *Codului de Conduită de la Yaoundé* din 2013 privind represiunea pirateriei, jafului armat împotriva navelor și activitatea maritimă ilicită;
- menținerea pirateriei în Africa de Est la nivelurile de dinainte de anul 2007 sau mai jos;
- împiedicarea agravării criminalității maritime în Asia de Sud-Est;
- îmbunătățirea activității de poliție maritimă, a capacității judiciare și penale, precum și a cunoașterii în timp a situației din domeniul maritim în zonele cu amenințări de grad înalt;

---

[117] *** *Ibidem*, p. 50

[118] *** *Strengthening Maritime Security: objectives 2019 to 2020*, Foreign and Commonwealth Office, Official Development Assistance (ODA): FCO International Programme spend objectives 2019 to 2020, Published 19 September 2019

- consolidarea normelor maritime internaționale, inclusiv a libertății de navigație, precum și soluționarea pașnică a litigiilor, pe baza dreptul internațional.

Tot în acest document se face referire și la principalele direcții de acțiune din cadrul programului de consolidare a securității maritime al *Foreign Office*, care vizează[119]:

- îmbunătățirea conducerii în domeniul securității maritime în țările și regiunile prioritare, inclusiv în lupta împotriva pirateriei, precum și eforturile de îmbunătățire a capacității instituționale și a administrației;

- creșterea capacității și îmbunătățirea capabilității instituțiilor de aplicare a legislației maritime în țările prioritare (și în organismele regionale), astfel încât acestea să își poată asigura apele teritoriale, ducând la mai puține incidente de piraterie și alte tipuri de criminalitate maritimă;

- îmbunătățirea capacității de a urmări criminalitatea maritimă la nivel transfrontalier, de a spori gradul de conștientizare a partenerilor cu privire la criminalitatea maritimă și de a spori comunicarea și cooperarea între organismele regionale de securitate maritimă;

- îmbunătățirea capacității de reducere a tensiunilor și de a susține normele internaționale în potențialele regiuni maritime cu pericol de scăpare de sub control a situației.

Așa cum am arătat anterior, ne vom îndrepta atenția asupra documentului intitulat *MARITIME 2050 Navigating the Future (MARITIME 2050 Navigarea în Viitor)*, o strategie elaborată de ministerul britanic al transporturilor, unde vom urmări elementele de securitate maritimă. Documentul este, în mod sigur, cel mai vast dintre toate cele câte le-am prezentat până acum și reprezintă viziunea asupra dezvoltării în domeniul maritim spre orizontul anului 2050.

Ținând cont de vastitatea documentului, ne vom limita strict la subiectul nostru, securitatea maritimă.

Securitatea face parte din obiectivele propuse a fi promovate permanent, încă de la primele pagini ale documentului afirmându-se că, printre năzuințele cele mai puternice, una este aceea ca Anglia „să continue să fie recunoscută ca lider mondial în standardele de siguranță și securitate maritimă, precum și expertiză în domeniu la nivel mondial”[120]. De altfel, securitatea face parte dintre cele șapte teme prioritare ale ministerului transporturilor care au ca orizont anul 2050, celelalte fiind avantajul competitiv al Angliei în domeniul maritim, mediul, infrastructura, populația, tehnologia și comerțul.

Pe tot cuprinsul acestui document este folosită sintagma „security and resilience”, care s-ar traduce prin „securitate și rezistență la factori potrivnici”.

---

[119] *Ibidem*

[120] *** *MARITIME 2050 Navigating the Future*, Department for Transport, London, January 2019, p. 13

Este o expresie pe care nu am mai întâlnit-o nici în alte documente britanice din domeniu (atâtea câte am studiat noi, cel puțin), dar credem că este o expresie binevenită în literatura de specialitate și în domeniul maritim, deoarece, alături de măsurile de securitate, toate elementele unui sistem, mai ales oamenii, trebuie să atingă un anumit grad de rezistență la factorii potrivnici (negativi) pe care caută să-i anihileze securitatea. Mai pe românește, asta ar suna cam în genul „eu te apăr, dar fă și tu ceva!".

Revenind la problemele de securitate maritimă, acest document strategic inserează câteva remarci extrem de importante, arătând că „securitatea maritimă este, fără îndoială, esențială pentru interesul național al Regatului Unit... și prezintă provocări suplimentare în comparație cu cele de pe uscat"[121].

Problemele esențiale de securitate maritimă sunt tratate în capitolul 11, numit simplu, *Security (Securitate)*, unde, la început este prezentată *UK Vision for Maritime Security in 2050 (Viziunea Regatului Unit pentru Securitatea Maritimă în anul 2050)*, în care se arată că aceasta constă în „Promovarea și protejarea intereselor naționale ale Regatului Unit, în țară și în străinătate, prin gestionarea activă a riscurilor și oportunităților în și din domeniul maritim, pentru a consolida și extinde prosperitatea, securitatea și reziliența Regatului Unit și pentru a contribui la conturarea unei lumi stabile"[122].

Acest important capitol debutează cu introducere în care sunt abordate problematici referitoare la domeniul maritim, scopurile și obiectivele strategiei *Maritime 2050*, abordarea problematicii securității maritime la nivelul întregului guvern și provocările de securitate națională pentru Anglia – așa cum au fost identificate în evaluarea strategică a apărării și securității. Bineînțeles, așa cum am mai arătat, este folosită sintagma „security and resilience". De asemenea, se face referire și la un nou concept, lansat în anul 2018, „Fusion Doctrine" care ar merita abordat, dar ar presupune o analiză mai amplă, care ne-ar îndepărta de la subiectul nostru.

Oricum, pentru a nu lăsa lucrurile în ceață, trebuie să menționăm faptul că termenul de „Fusion Doctrine" apare în documentul guvernului Angliei, *National Security Capability Review* (*Evaluarea Capabilităților Securității Naționale*) din anul 2018, semnat de primul ministru, care conține cel de-al doilea raport anual privind implementarea *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015(Strategia Națională de Securitate și Evaluarea Strategică a Apărării și Securității 2015 : Un Regat Unit Apărat și Prosper)*, primul raport de acest gen fiind publicat după alegerile din anul 2017. Sintetic, „Fusion Doctrine" este cel mai bine reprezentată de mai jos (**Fig. 84**)

[121] *Ibidem*, p. 31
[122] *Ibidem*, p. 263

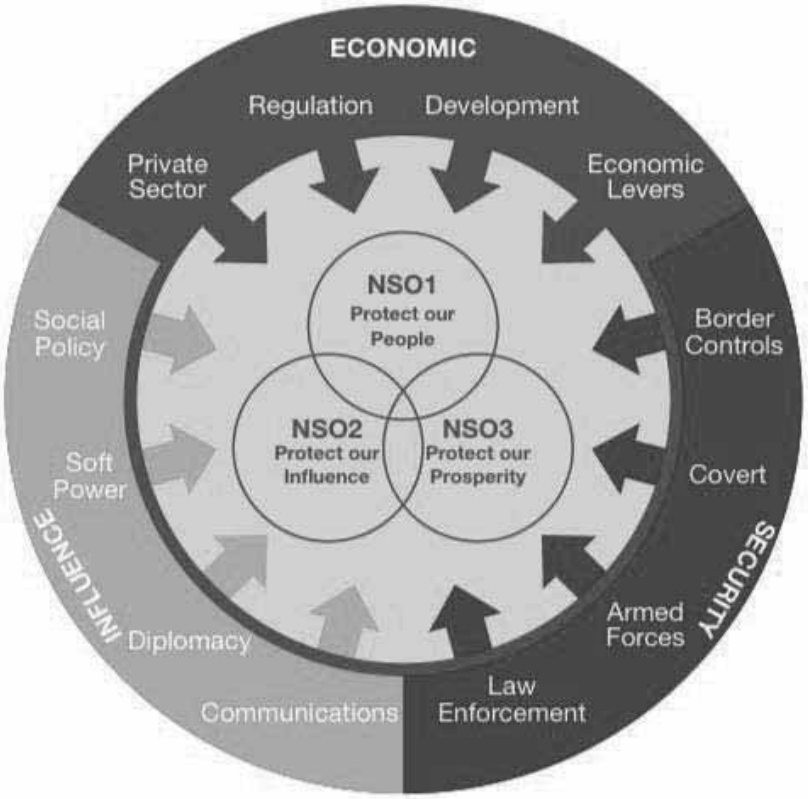


Fig. 84 Reprezentarea grafică a *Fusion Doctri*
Sursa: National Security Capability Review, HM Government, March 2018, p. 11

Revenind la strategia ministerului transporturilor, *Maritime 2050*, tot în prima parte capitolul 11, cea introductivă, sunt prezentate recomandări generale referitoare la securitatea maritimă, pe termen scurt și pe termen mediu (**Fig. 85**), după care se trece la a doua parte, *Security of UK waters – including Overseas Territories (Securitatea apelor Marii Britanii- inclusiv Teritoriile de peste Mări)*, prezentându-se viziunea asupra acestei probleme, în care se arată că:

„Întreaga abordare guvernamentală, în parteneriat cu industria și cuplată cu progresele tehnologice, va fi valorificată pentru a construi cunoașterea în timp real a situației din domeniul maritim, în apele Regatului Unit, precum și în cele ale teritoriilor noastre de peste mări. De asemenea, vom continua să ne bazăm pe acordurile noastre comune de lucru cu NATO și cu partenerii noștri internaționali, pentru a face schimb de informații și a menține cunoașterea în timp real a situației în apele internaționale. Această intervenție proactivă va

face ca apele noastre să fie un loc prohibitiv, pentru cei implicați în crime grave organizate, amenințări din partea unor actori statali și terorism”[123]

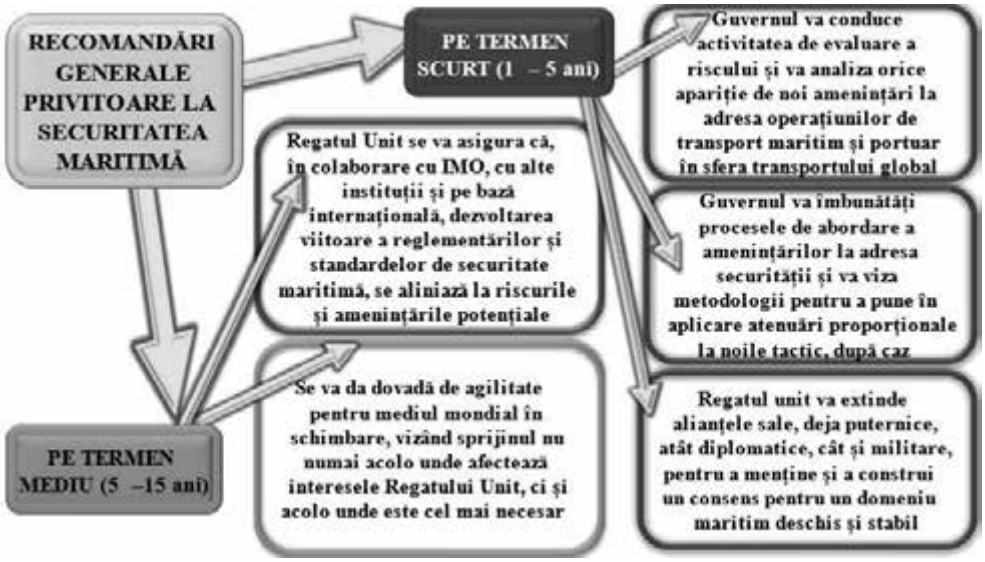


Fig. 85 Recomandări generale privind securitatea maritimă
Sursa informațiilor: MARITIME 2050 Navigating the Future, Department for Transport, London, January 2019, pp. 266-267

A doua parte a capitolului 11 se încheie și ea, la rândul ei, cu recomandările de rigoare, numai că, spre deosebire de prima parte, acestea sunt numai pe termen scurt[124] :

- Apărarea apelor Regatului Unit și a celor din teritoriile noastre de peste mări, împotriva tuturor amenințărilor, va rămâne un angajament permanent;
- Regatul Unit va menține un program de cercetare și dezvoltare multiplă în guvern pentru a găsi soluții inovatoare în vederea detectării, monitorizării și răspunsului la amenințări și pentru a proteja interesele maritime ale Regatului Unit, inclusiv în Teritoriile de peste Mări și Domeniile Coroanei;
- Guvernul va continua să maximizeze utilizarea capacităților, prin asigurarea unui plan de asigurare pe termen lung pentru *National Maritime Information Centre* (*Centrul Național Maritim de Informații*) - *NMIC și Joint Maritime Operations Coordination Centre (Centrul de Coordonare al Operațiilor Maritime Întrunite)* - *JMOCC*. Se va oferi o cunoaștere a situației în timp real a domeniului maritim, de clasă mondială și se va asigura o dispunere eficientă a activelor;

[123] *Ibidem*, p. 267
[124] *Ibidem*, p. 270

- Guvernul va continua să sprijine sistemul internațional bazat pe norme, pentru a se construi și aprofunda relațiile cu piețele globale emergente, prin consolidarea alianțelor și construirea de parteneriate. Se va încuraja comportamentul rațional al statelor și se va sprijini soluționarea pașnică a litigiilor;
- Guvernul va reflecta asupra peisajului în schimbare al securității maritime și va revizui abordările sale în coordonare cu viitoarele revizuiri ale apărării;
- Guvernul va menține un schimb de informații cu cei mai apropiați parteneri ai Angliei, inclusiv SUA și Europa și va continua participarea în cadrul NATO pentru a descuraja și a se adapta la amenințări pe măsură ce imaginea de securitate maritimă evoluează

Am oferit aceste exemple de abordare, iar în continuare vom enumera celelalte părți ale capitolului 11, care, deși sunt extrem de interesante, sunt destul de consistente și am risca să trecem la analiză și o prezentare voluminoasă, care ne-ar determina să renunțăm la prezentarea abordării problematicii securității maritime și de către alte țări. Oricum, scopul nostru este, așa cum am spus, de a furniza cât mai multe informații, dar și de a stimula dorința de aprofundare a documentelor pe care le prezentăm.

Celelalte subiecte abordate în capitolul 11 și care se referă numai la securitatea maritimă sunt: Securitatea și reziliența în porturi și pe nave, Securitatea rutelor globale de transport maritim, Cybersecuritatea în domeniul tehnologiei, Terorismul, Criminalitatea maritimă și pirateria. Toate aceste aspecte au fost analizate și în lucrarea noastră și, în consecință am renunțat la o redetaliere a lor, care ar fi fost neproductivă.

Încă o dată ne exprimăm părerea că acest document este de mare valoare, fiind necesar de parcurs și de responsabilii noștri în ceea ce privește securitatea maritimă, de la cea mai înaltă funcție în stat, până la nivelul de bază, cel de execuție directă.

Toate documentele britanice, pe care le-am parcurs în ceea ce privește subiectul nostru, sunt un exemplu de seriozitate, profesionalism, dăruire, patriotism și responsabilitate națională și, nu în cele din urmă, de tradiție, expresie a unei națiuni profund maritime.

IV.7 – Franța

Franța este țara cu cel de-al doilea teritoriu maritim ca mărime din lume, cu o zonă economică exclusivă de peste 10,2 milioane Km^2 și o lungime a coastelor de 19.000 Km.[125], posesoarea a mai multor porturi majore, a unei flote comerciale apreciabile și situându-se pe locul 2 în Europa, după Anglia, în

[125] https://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer

ceea ce privește forțele maritime militare. Bineînțeles, dacă facem abstracție de Federația Rusă.

De data aceasta, în cazul Franței, vom porni analiza și prezentarea de la documentul de bază în domeniul securității maritime, și anume *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (Strategia națională de securitate a spațiilor maritime)*, din anul 2015, document care, deși nu are volumul altor documente pe care le-am prezentat până acum, oferă elementele esențiale care au declanșat elaborarea multor documente sectoriale, de către foarte multe instituții ale statului, specifice Franței, după cum vom vedea, implicate în domeniul securitate maritimă. Faptul că documentul este semnat de către primul ministru, cu atât mai mare este importanța sa.

Franța are 95% din granițele sale maritime în zonele *Teritoriilor de peste Mări*, fapt ce face ca securitatea maritimă a Franței să fie și mai complexă și, bineînțeles, și mai dificil de realizat. Dar, ținând cont de tradiția Franței în domeniu, precum și de ambiția sa de a fi o putere maritimă majoră și, bineînțeles, de a-și promova și apăra interesele naționale, în mod cert va face tot ce îi stă în putință în acest domeniu.

Chiar din partea introductivă a strategiei, se arată care este scopul acesteia, adică:„ Strategia națională pentru securitatea spațiile maritime este menită să ofere un cadru interministerial național coerent, pentru a îmbunătăți lupta împotriva insecurității maritime, bazat, în special, pe o analiză a riscurilor și amenințărilor maritime, pe termen scurt sau mediu, care ar putea afecta interesele strategice ale Franței și ale partenerilor săi”[126]

De la început, trebuie să precizăm un aspect esențial și anume că această strategie nu acoperă segmentul militar în ceea ce privește amenințările la adresa securității naționale, deoarece acestea sunt de domeniul strategiei militare, dar prevede contribuția strategiei de securitate maritimă, prin informații sau prin sprijinul la adoptarea unor măsuri.

Elaborarea acestei strategii este urmare a unor necesități izvorâte din realitatea situației actuale a domeniului maritim și din nevoile de securitate maritimă care, practic, trebuie rezolvate (**Fig. 86**). Și pe parcursul paginilor următoare vom detalia aceste aspecte.

---

[126]*** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p.2; https://www.guvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf

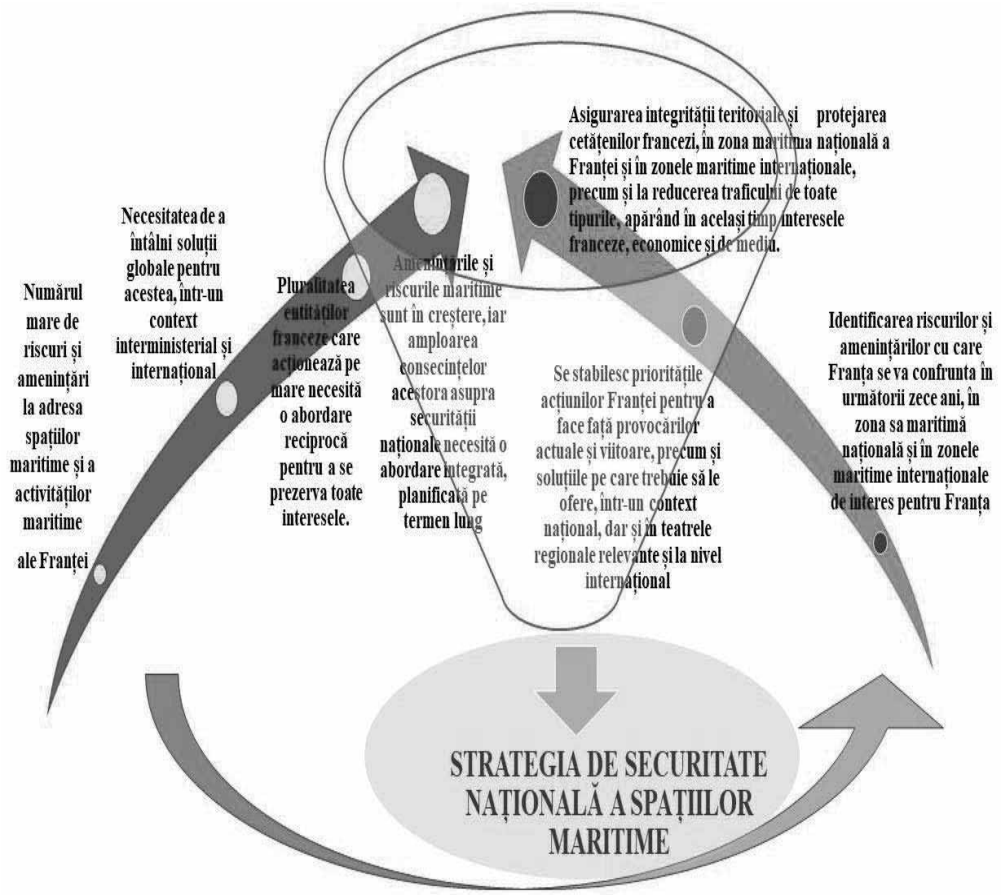


Fig. 86 Elementele care au determinat elaborarea Strategiei Naționale de Securitate a Spațiilor Maritime

Sursa informațiilor: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 1

Când ai un domeniu maritim de dimensiunile celui francez (**Fig. 87**), este nu numai normal, dar și obligatoriu, să construiești o strategie de securitate care să stea la baza funcționării în siguranță a tuturor sistemelor ce țin de acest domeniu și care sunt supuse amenințărilor și riscurilor specifice. De asemenea, având un astfel de domeniu maritim, este evident că nu poți face față amenințărilor și riscurilor de unul singur, ca stat, ci trebuie să faci parte și să participi activ la activitățile desfășurate de organizații mondiale sau zonale care luptă pentru eliminarea riscurilor și amenințărilor sau pentru diminuarea pe cât posibil a acestora.

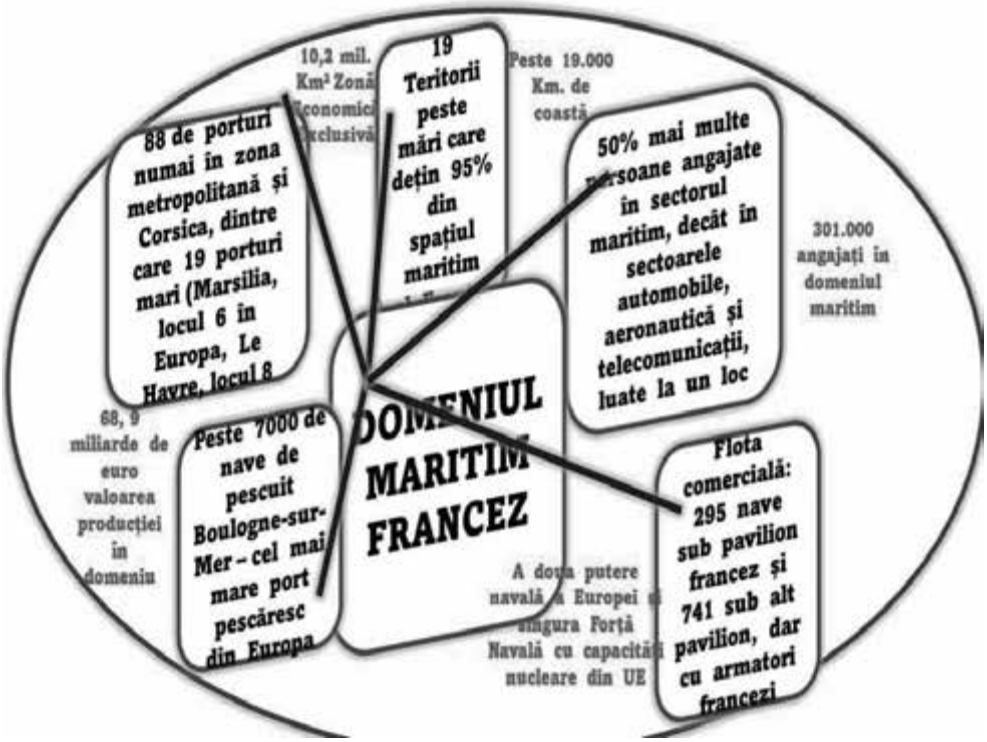


Fig. 87 Principalele caracteristici ale domeniului maritim francez
Sursa informațiilor: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, pp. 3-4

Strategia franceză face o interesantă radiografie a contextului strategic internațional, făcând referiri la globalizare și resurse, la așa numitele „cross-cutting threats" (amenințări încrucișate), adică, mai pe românește, acele amenințări care, deși sunt entități distincte, au diferite legături între ele și acționează simultan, dar și la amenințări de folosire a forței[127].

Ultimul subcapitol din capitolul I al acestei strategii, este dedicat geografiei riscurilor și amenințărilor, unde sunt prezentate, foarte detaliat, mai ales grafic, prezența acestor riscuri și amenințări, pe de-o parte și cum sunt afectate interesele Franței, în zonele respective, pe de altă parte[128]. Analizele sunt scurte și prezentările grafice sunt elocvente. Detalierile, normal, se regăsesc în alte documente, dar acuratețea acestui document le face mai ușor de elaborat. Spre exemplificare, vom prezenta reprezentarea grafică a riscurilor și amenințărilor din zona Oceanului Indian și estul Asiei, așa cum este inserată în această strategie. Din aceasta se observă clar că interesele Franței converg spre zona teritoriilor de peste mări din zona Oceanului Indian (**Fig. 88**) .

[127] *Ibidem*, pp. 4-5
[128] *Ibidem*, pp. 6-10

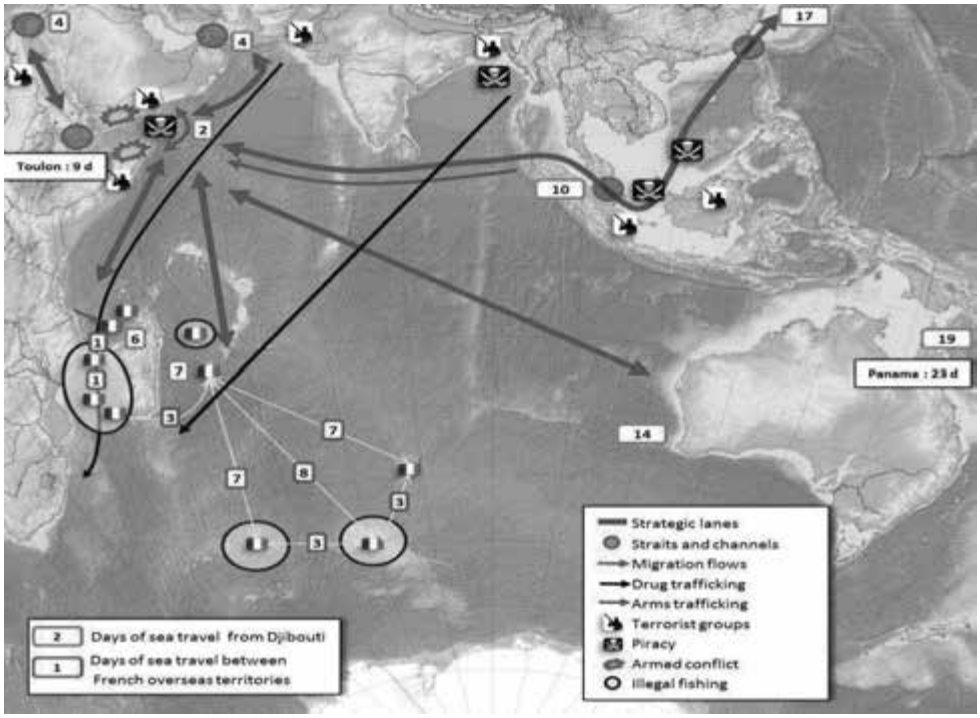


Fig. 88 Geografia riscurilor și amenințărilor maritime din zona Oceanului Indian și estul Asiei
Sursa: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 8

Am prezentat acest exemplu, deoarece este una dintre modalitățile de abordare și prezentare în cadrul unei strategii și, așa cum am arătat anterior, dorința noastră este de a prezenta cât mai multe varietăți de abordare a subiectul, atât de către marile puteri navale, cât și de către puterile navale zonale (majore) și celelalte puteri navale reprezentative pentru diferite locații geografice, puteri economice, formă statală și, bineînțeles, preocupate de securitatea maritimă națională proprie.

Activitatea statului francez în domeniul maritim este, atât în segmentul administrativ, cât și în cel operațional, structurată pe zece zone maritime, dintre care trei metropolitane (*Manche/mer du Nord, Atlantique, Méditerranée*), cinci peste mări (*Zone maritime sud de l'océan Indien, Antilles, Guyane, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie*) și două care acoperă numai zone de larg (*océan Indien, océan Pacifique*)[129].

Acțiunea statului în aceste zone maritime, în ceea ce privește securitatea maritimă, dar și în alte domenii maritime, este organizată și desfășurată într-un sistem specific francez, adoptat în anul 2009, prin crearea „Funcției Gărzii de

[129] *Ibidem*, p. 12

Coastă" care asigură coerența acțiunii instituțiilor maritime și oferă o mai bună vizibilitate internațională într-o zonă, marea. Acesta se află sub autoritatea primului-ministru și este pusă în aplicare de secretarul general al mării.

Sub autoritatea sa, *Secrétaire Général de la Mer* (*Secretarul General al Mării)* are un centru interministerial, *Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes* (*Centrul Operațional al Funcției Gărzii de Coastă) - COFGC*.

COFGC, activ din 20 septembrie 2010, care este încadrat de aproximativ cincisprezece ofițeri din cele șapte structuri care își desfășoară activitatea în domeniul maritim (Marina Națională, Jandarmeria Națională, Jandarmeria Maritimă, Vama, Poliția Națională, Securitatea Civilă și Afacerile Maritime). Crearea sa a vizat consolidarea organizării interministeriale a acțiunii de stat pe mare și vizibilitatea acesteia, precum și îmbunătățirea performanței și coordonării intersistemice[130]. Acest lucru se realizează în parteneriat cu *Secretariatul General pentru Apărare și Securitate Națională*, cu *Secretariatul General pentru Afaceri Europene* și cu toate serviciile și administrațiile ministerelor care participă la politica maritimă a Franței.

Nu vom insista asupra acestui subiect, deoarece vom mai reveni la el în paginile următoare.

Conform celor precizate în strategia pe care o prezentăm[131], în fiecare zonă statul este reprezentat de o singură autoritate administrativă: prefectul maritim din Franța metropolitană sau delegatul guvernului pentru acțiunea de stat pe mare, asistat de comandantul zonei maritime, în teritoriile de peste mări.

Unul dinte aspectele importante pentru securitatea maritimă a Franței, este, fără îndoială, delimitarea spațiilor maritime, mai ales că Franța are câteva revendicări care constau în extinderea platoului continental. La sfârșitul anului trecut Franța mai avea pe rol șase astfel de revendicări (în zonele: Guyana Franceză și Noua Caledonie, datând din 2007, Antilele Franceze și insulele Kergeulen, datând din 2009, împreună cu Africa de Sud, zona insulelor arhipelagului Crozet și Prince Edward, datând din 2009, Insula Réunion și insulele Saint-Paul și Amsterdam datând din 2009, zona Saint-Pierre-et-Miquelon, datând din 2014 și Polinezia Franceză, datând din 2018)[132]

Oricum, Franța a revendicat, începând cu anul 2002, diferite teritorii maritime și așa cum semnala *Radio Noua Zeelandă*, în 2015, a adăugat un total

---

130 https://www.gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956

131 *** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, pp. 12-13 https://www. guvernement.fr/ sites/default/files/ contenu/piece- jointe/2015/11/ strategie_nationale_ de_ surete_des_espaces_maritimes.pdf

132 *** *Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*, United Nations, Division for Ocean Affairs and Law of the Sea, Office of Legal Affairs, 12/12/2019; https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm

de jumătate de milion de Km^2 numai în largul Noii Caledonii și a teritoriilor sale din Oceanul Atlantic, după o recomandare favorabilă a Comisiei Națiunilor Unite privind limitele platoului continental, iar zona economică exclusivă din Polinezia Franceză a depășit 4,7 milioane de Km^2, reprezentând aproape jumătate din suprafața apei aflată sub jurisdicția franceză. [133]

Aceste măriri de teritorii sunt benefice, normal, pentru economie, dar impun și forțe suplimentare pentru aplicarea măsurilor de securitate, mai ales când este vorba de exploatarea de noi resurse.

Revendicarea unor teritorii, care îți aparțin de drept, este, până la urmă, o măsură de securitate, deoarece, prin deciziile organizațiilor internaționale specializate, se sting disputele existente sau conflictele mocnite, deoarece recurgerea la forță nu mai este agreată ca modalitate de rezolvare a litigiilor, mai ales în privința disputelor teritoriale și, cu atât mai mult, a celor din domeniul maritim. Iar Franța a ales, din această rațiune, revendicarea pe cale legală.

O altă latură a controlului asupra zonelor maritime este cea de monitorizare a acestora deoarece „Pentru a ne păstra interesele și drepturile, contribuind în același timp la siguranța navigației, este esențială monitorizarea amplă și adecvată a acestor zone imense. Acesta oferă cunoștințele necesare și capacitatea de a anticipa amenințările și riscurile și pentru a pregăti răspunsurile la acestea”[134]. Principala formă de monitorizare, ca peste tot, este supravegherea care trebuie să aibă, neapărat, o caracteristică principală și anume continuitatea.

Rolul cheie în supravegherea maritimă îl are tot instituția Funcția Gardă de Coastă, prin centrele operaționale ale administrațiilor subordonate acesteia, care sunt racordate, majoritatea, la sistemul de monitorizare *SPATIONAV*, care primește informații, în timp real, de la diferite surse de pe coastă, din aer, de pe mare și chiar de pe uscat. Informațiile cu caracter strategic sunt prelucrate de către *Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes – CoFGC* și sunt diseminate către departamentele ministeriale, administrațiile și reprezentanții de stat pentru mare și, după caz, omologilor săi de stat europeni, aliați sau terți[135].

În ceea ce privește aplicarea drepturilor Franței în apele sale, strategia menționează faptul că „Franța adoptă postura corespunzătoare pentru a-și

---

[133] *** *France continues continental shelf extension in Pacific*, Radio New Zealand, 6 October 2015

[134] *** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 14; https://www.guvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf

[135] http://www.reseau-canope.fr/risquesetsavoirs/garde-cotes-une-nouvelle-fonction-d-etat.html

asigura drepturile suverane pe mare și interesele națiunii”[136]. Deși admite că poate face excepții, funcție de situație, Franța reafirmă și în acest domeniu faptul că va respecta și va aplica cu strictețe prevederile UNCLOS, dar și principiul reciprocității. Bineînțeles că aceste aparent mici derogări au în vedere situațiile când Franța va manevra, atunci când interesele i-o cer, spre ce este mai convenabil pentru ea. Și nu ar fi prima dată.

În problema prevenirii amenințărilor maritime împotriva teritoriului, pe lângă aspectele cunoscute, deja, de la ce am parcurs până acum, apar și aspecte specifice Franței. Primul dintre acestea este planul de măsuri sporite *VIGIPIRATE*, care poate fi pus în aplicare de către primul ministru, în caz de amenințare teroristă. Practic, el semnalează gradul de pericol terorist, nivelul de securitate ce trebuie realizat, perioada și măsurile ce trebuie luate. Spre exemplu, de la data scrierii acestor rânduri, până pe 22 mai 2020, nivelul de alertă a fost *«Sécurité renforcée – Risque attentat»*[137], adică „Securitate întărită – Risc de atentat”.

Un capitol special al strategiei, *Protéger nos ressortissants et nos navires* (*Protejarea navelor și a cetățenilor noștri*) este dedicat combaterii pirateriei, prevenirii terorismului maritim și anticipării amenințărilor cibernetice.

În privința pirateriei, pe lângă măsurile clasice de prevenire și combatere a pirateriei și jafului armat pe mare, Franța „promovează mai multe soluții tehnologice inovatoare de detectare și protecție și autorizează, în anumite condiții, îmbarcarea la bordul navelor cu pavilion francez a personalului de securitate înarmat, din firme private”[138]. Prin decizia primului ministru, acest sistem este suplimentat cu echipe de protecție la bord aparținând Marinei Franceze.

Pe lângă participarea la diferite misiuni navale de combatere și prevenire a pirateriei și jafului armat pe mare, ca și în cazul terorismului, Franța are un plan specific privind pirateria, *PIRATE-MER*, care „permite acțiuni împotriva terorismului și pirateriei maritime și, în general, împotriva oricărui act de reavoință care ar putea fi asociat cu luarea de ostatici”[139]. De asemenea, o altă inițiativă specifică în acest sens este cooperarea navală voluntară care

---

[136] *** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 15; https://www.guvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf

[137] http://www.sgdsn.gouv.fr/plan-vigipirate/

[138] *** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 20; https://www.guvernement.fr/sites/default/files/ contenu/piece- jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf

[139] https://www.gouvernement.fr/risques/les-autres-plans-pirate

constă în desfășurarea unor activități comune între autoritățile statului și actorii privați din domeniul maritim (**Fig. 89**). Această inițiativă are la bază un document guvernamental, în care se specifică scopurile urmărite[140], și anume:

- consolidarea securității zonelor maritime sub suveranitatea franceză, a activităților maritime și a traficului francez sau de interes pentru Franța și partenerii săi;

- identifică și anticipează schimbările amenințărilor, riscurilor și oportunităților, printr-o mai bună cunoaștere a acestor activități, legale sau ilicite, care se desfășoară în toate zonele maritime, inclusiv în spațiul continuu dintre mare și spațiul terestru

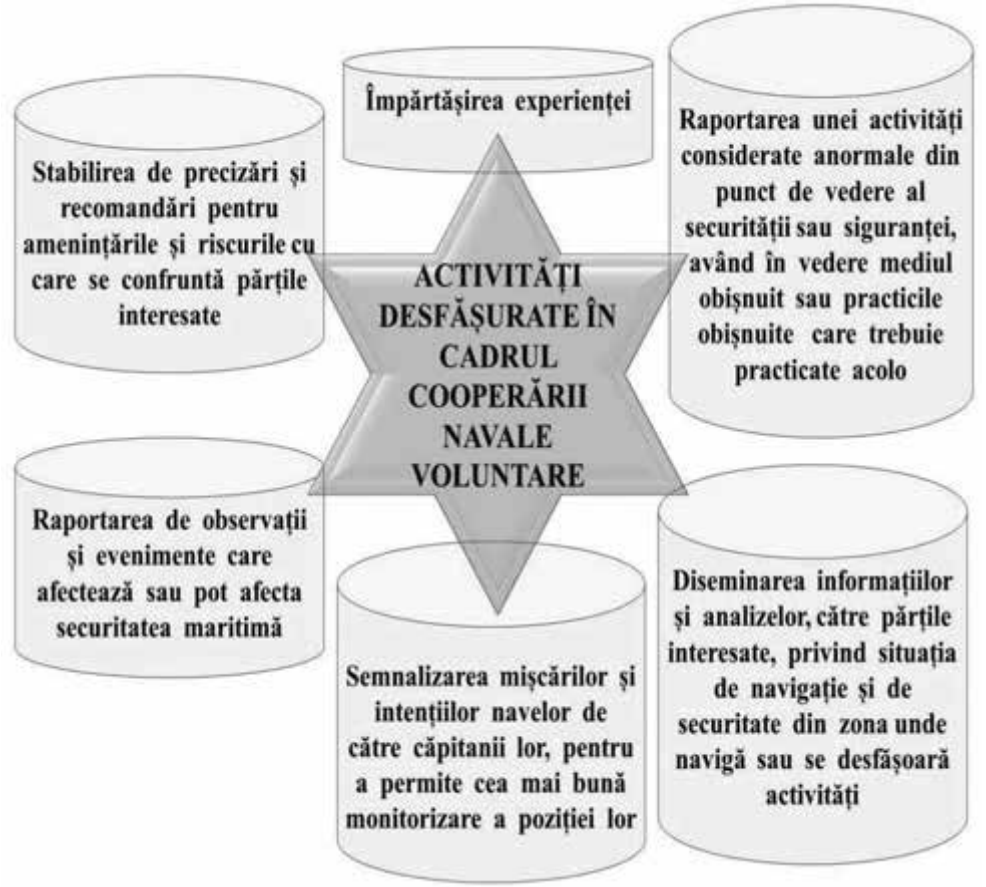


Fig. 89 Activități desfășurate în cadrul cooperării navale voluntare
Sursa informațiilor: *INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE Relative à la cooperation navale volontaire*, N° 165/ SGDSN/PSE/PSN du 29 avril 2019, N° 100/SGMer du 29 avril 2019, p.6

140 *** *INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE Relative à la cooperation navale volontaire*, N° 165/ SGDSN/PSE/PSN du 29 avril 2019, N° 100/SGMer du 29 avril 2019, p.4

A doua problemă abordată în acest capitol, terorismul maritim, care este, pentru Franța, mult mai gravă decât alte amenințări, deoarece Franța a fost nominalizată ca țintă pentru grupările teroriste internaționale. Dar și interesele naționale ale altor state pot fi vizate de terorism în zonele maritime franceze.

Tipologia atacurilor teroriste este din ce în ce mai variată, iar strategia franceză enumeră o parte din acestea, cu particularități mai puțin vehiculate în literatura de specialitate sau în alte documente de acest gen(strategii, doctrine, politici, studii strategice, concepte strategice etc. Acestea sunt[141]:

- întreruperea lanțurilor de aprovizionare cu energie;
- luarea de ostateci a unor cetățeni francezi;
- utilizarea de bombe cinetice împotriva navelor franceze;
- distrugere prin explozivi ascunși în containere;
- deturnarea în scopul unui obiectiv avut în vedere de către teroriști;
- infiltrarea cu teroriști a echipajelor navelor, pasagerilor sau a fluxurilor de migrațiune

Ca previziune până în anul 2025, se preconizează că amenințarea teroristă va rămâne foarte ridicată, iar zonele costiere vor rămâne cele mai expuse, dar, cu toate acestea, extinderea acestui fenomen spre largul mării nu poate fi exclusă.[142]

Franța este semnatară a convenției IMO care îi permite să își exercite competența pentru acte de terorism comise în marea liberă împotriva intereselor sale[143] și, pentru viitor și-a propus să semneze toate protocoalele acestei convenții și să acționeze în anumite direcții pentru îmbunătățirea măsurilor de securitatea maritimă referitoare al terorism(**Fig.90**).

Ca urmare a apariției amenințărilor cibernetice și în domeniul maritim, *Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 (Cartea Albă a*

---

[141] *** *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 22; https://www.guvernement.fr/
sites/default/files/ contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf

[142] *Ibidem*

[143] *** *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*, Adopted 10 March 1988; Entry into force 1 March 1992; 2005 Protocols: Adopted 14 October 2005; Entry into force 28 July 2010, International Maritime Organization, cunoscută și sub denumirea de Convenția SUA

Apărării și Securității Naționale din 2013), pentru prima dată, include, printre amenințările care pot afecta grav securitatea și amenințările cibernetice[144].

Fig. 90 Direcții pentru îmbunătățirea măsurilor de securitate maritimă referitoare la terorism
Sursa informațiilor: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 23

În mod normal, ca document subsecvent, strategia pe care o analizăm, conține și referiri la amenințările cibernetice, deoarece, odată cu evoluția tehnologică la bordul navelor există din ce în ce mai multe sisteme cibernetice care sunt destul de vulnerabile la atacurile asupra lor. Aceste atacuri pot perturba activități vitale din domeniul maritim(**Fig. 91**) și pot cauza pagube și distrugeri enorme.

O altă mare problemă referitoare la securitatea maritimă, abordată în strategie, este prezentă în capitolul intitulat *Lutter contre les trafics illicites en mer (Luptând contra traficului ilicit pe mare)*, unde sunt vizate trei direcții principale[145]:

- destabilizarea traficului de droguri;

[144] *** *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013*, Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2013, ISBN : 978-2-11-009358-5, p. 89, 133
[145] *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, pp. 26-30

- luarea de măsuri împotriva traficului de arme și bunuri care contribuie la proliferarea acestora;
- stoparea traficului de persoane și a traficului de migranți

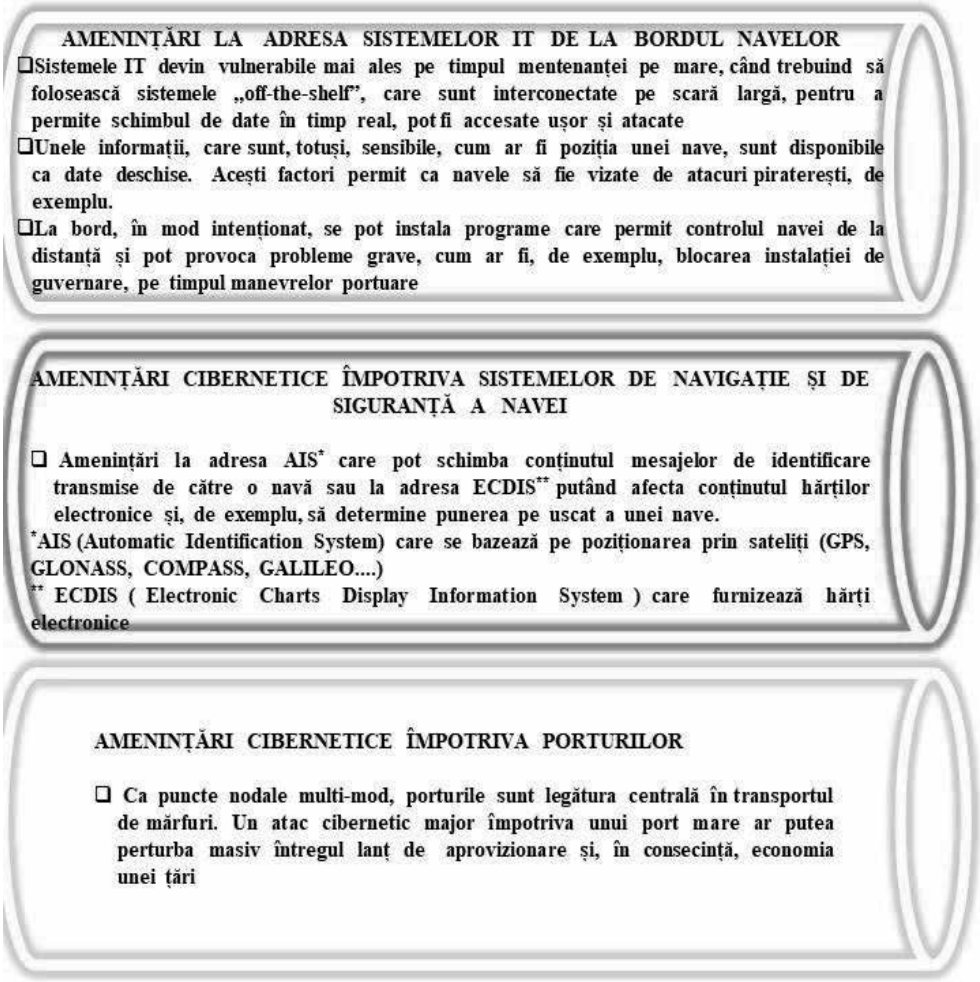


Fig. 91 Amenințări cibernetice care vizează domeniul maritim
Sursa informațiilor: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, pp. 22-24

Toate amenințările din acest spectru, care sunt vizate de măsurile enumerate mai sus, sunt foarte greu de controlat, deoarece sunt câteva elemente favorizante, cum ar fi globalizarea comerțului, containerizarea mărfurilor, navigarea sub pavilion de complezanță, rutele lungi de navigație, care sunt dificil de controlat, zone maritime extrem de favorabile pentru activitățile de trafic ilegal (care îngreunează supravegherea, urmărirea și capturarea traficanților și a mărfurilor ilicite) cum ar fi lanțuri de insule, zone marine

vaste, dificil de controlat datorită situării lor departe de uscat, mijloace din ce în ce mai performante de transport al mărfurilor ilicite, precum și metode din ce în ce mai sofisticate de ascundere a mărfii sau persoanelor care constituie subiectul traficului. Și, cel mai important element, vastitatea Oceanului planetar în sine.

Un aspect mai puțin analizat în documentele de acest gen sau în literatura de specialitate este cel al traficului din interior spre exterior, care constă în bunuri furate, interzise pentru export sau sustrase de la plata taxelor.[146]

Destabilizarea traficului de droguri este, de asemenea, o prioritate pentru Franța, care dorește „să păstreze un rol cheie în lupta internațională împotriva traficului de droguri pe rutele maritime”[147] Din păcate, la acest flagel se alătură și traficul de armament care, în ultimii ani a devenit tot mai intens, pe de-o parte datorită apariţiilor de noi focare de conflict și, pe de altă parte, datorită profiturilor foarte mari obținute din acest tip de trafic ilegal. Marea oferă cel mai ieftin transport și cel mai sigur mediu de derulare a traficului de armament, controalele fiind mult mai dificile, din cauza specificului în sine al transportului pe mare. Numai să ne gândim la diferența de a controla un mijloc de transport terestru și de a controla o navă transcontainer.

În acest caz, al transportului pe mare, informația este crucială și, în aceeași măsură, capacitatea de supraveghere, blocare și control pe rutele de transport a navelor despre care sunt semnale că fac trafic de armament. Și, conform datelor deținute de autoritățile franceze, câteva zone de pe glob sunt vizate în acest trafic - estul Mediteranei, Marea Neagră și Oceanul Indian, inclusiv Marea Roșie și Cornul Africii, sunt principalele zone vizate. Cea mai periculoasă amenințare în domeniul traficului cu armament este, fără îndoială, traficul cu tehnologii și echipamente pentru armele de distrugere în masă, cu punct de plecare Asia și tranzitare majoră prin Orientul Mijlociu și Orientul Apropiat, iar o parte din acest flux se continuă și peste Marea Mediterană [148]

Din păcate, direcțiile de acțiune ale Franței, în acest sector, pentru viitor, sunt foarte vagi și de o generalitate maximă. Și stoparea traficului de persoane și a traficului de migranți este un demers foarte dificil pentru Franța,

[146] *Ibidem*, p. 25
[147] *Ibidem*, p. 26
[148] *Ibidem*, p. 28

iar strategia surprinde câteva aspecte particulare esențiale în acest sens[149], cum ar fi:

- Franța are un important număr de teritorii peste mări care sunt o primă țintă a migranților, uneori ca primă etapă sau, alteori, ca etapă finală;
- fluxul major de migrațiune este generat în nordul Africii și, prin țări ca Grecia, Italia sau Spania, acced spre celelalte țări din Europa (deși nu se include în rândul celor trei țări enumerate și Franța este o poartă de intrare pentru migranți, cu tot efortul depus de autoritățile franceze de a stopa migrația -n.n);
- migranții se se află într-o situație ilegală doar după ce ajung pe uscat și doar presupușii traficanți pot fi arestați în largul mării;
- în jur de 40% dintre persoanele care locuiesc în insulele din teritoriile de peste mări care sunt în posesia Franței, sunt prezenți în condiții ilegale;
- abandonarea migranților în largul mării, de către traficanți, în zone unde știu că sunt forțe de patrulare care execută supraveghere sau misiuni de căutare salvare, a devenit o practică generalizată, forțând, astfel, transferarea migranților pe teritoriul Franței, din motive umanitare

În capitolul intitulat *Défendre nos intérêts économiques (Apărarea Intereselor Noastre Economice)* sunt prezentate patru direcții de acțiune strategică (**Fig. 92**), determinate de faptul că 72% din exportul și importul Franței se derulează pe calea mării, în același timp fiind vitale și pentru aprovizionarea departamentelor și teritoriilor de peste mări, dar și pentru susținerea prezenței militare franceze în acele zone.[150]

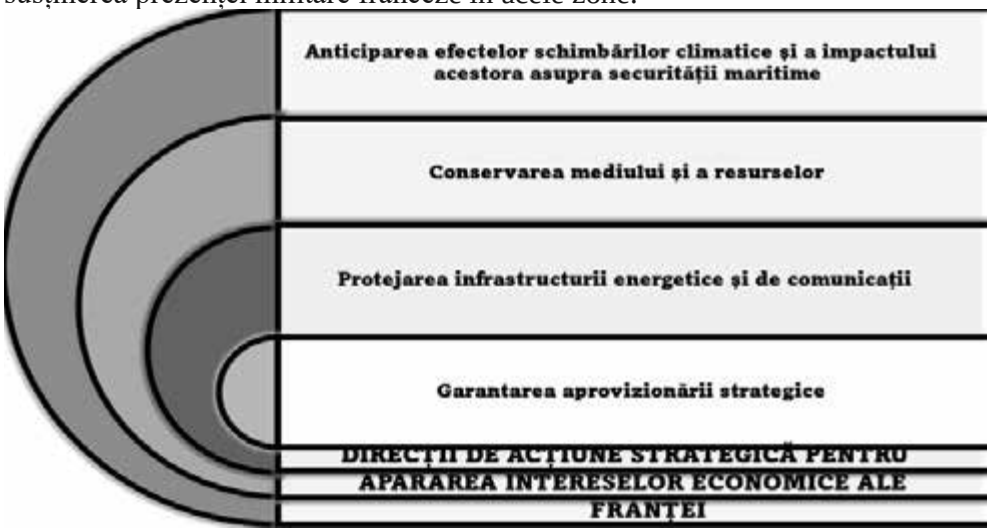


Fig. 92 Direcții de acțiune strategică pentru apărarea intereselor economice ale Franței
Sursa informațiilor: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, pp. 32-37

[149] *Ibidem*, pp. 29-30
[150] *Ibidem*, p.31

Deoarece în puține documente referitoare la securitatea maritimă întâlnim referiri mai consistente referitoare la efectele schimbărilor climatice și a impactului acestora asupra securității maritime, ne vom opri puțin asupra acestui subiect, care este prezentat în figura de mai sus ca una dintre direcțiile principale în ceea ce privește apărarea intereselor economice ale Franței. Pe lângă aspectele cunoscute, cum ar fi fenomenele meteorologice cunoscute – furtuni, cicloane etc. și efectele acestora, apare o abordare total inedită. Aceasta se referă la faptul că, în urma schimbărilor climatice, a unor fenomene meteorologice cu frecvență și amploare mai mare, unul dintre efecte este acela că, în anumite zone din Oceanul Planetar sau de pe coastele acestuia, să apară fenomene ca eroziunea pronunțată, scufundarea unor insule sau parți din acestea, secetă prelungită, modificări ale florei și faunei etc., care determină migrarea populației din acele zone și mutarea pe teritorii vecine. În acest sens, Franța consideră că teritoriile sale de peste mări devin ținte ale acestui fenomen de migrație și, implicit economia Franței va avea de suferit.[151]

Nu vom insista asupra prea mult asupra capitolului *Promouvoir un domaine maritime international sûr (Promovarea unui domeniu maritim internațional sigur)*, deoarece problemele abordate se referă la contribuția Franței la respectarea dreptului mării și consolidarea cooperării în domeniul maritim cu alte state, iar abordarea este ca și la alte state analizate, dar ne vom opri puțin asupra a ceea ce în strategie este prezentat ca „promovarea acțiunii și influenței Franței în rândul partenerilor noștri”, unde Franța, în mod evident, dorește să dețină un rol de lider de opinie și nu numai.

Cel mai bine este relevat acest aspect în segmentul din strategie unde, în capitolul menționat mai sus, se face referire la activitatea Franței în cadrul diferitelor organisme internaționale, afirmându-se că: „În cadrul acestor organisme, Franța trebuie să continue să joace un rol de conducere prin faptul că este proactivă în îmbunătățirea guvernanței zonelor maritime.”[152]

Ultimul capitol al strategiei, *Préparer l'avenir (Pregătirea viitorului)* este elocvent prin însăși numele său și reflectă o strategie bine structurată. O strategie care nu are și o perspectivă, practic, nu este o strategie, ci doar o simpla analiză a momentului, cu măsuri de moment și cu rezolvări de moment. Chiar dacă ea conține date, măsuri, responsabilități, termene, dar nu este și cu proiecție post-strategie, nu are decât valoarea unui plan de măsuri.

Primul aspect care vizează viitorul este îmbunătățirea guvernanței.

---

[151] *Ibidem*, p.37
[152] *Ibidem*, p.41

Deoarece am folosit și vom mai folosi termenul de „guvernanță”, trebuie să menționăm că acesta nu se referă strict la guvern, ci reprezintă o sumă de procese de a guverna un stat, un teritoriu, un guvern, un sistem sau o organizație, deci, de a conduce entități ample și complexe. Practic, guvernanța este sora mai mare a conducerii sau, ca să folosim o definire, putem să spunem că guvernanța este complexul de conducere al structurilor mari.

Vom prelua din acest ultim capitol al strategiei, două reprezentări grafice elocvente, care prezintă, sintetic, cadrul relațional și structurile implicate în guvernanța sistemului de securitate maritimă al Franței (**Fig. 93**)

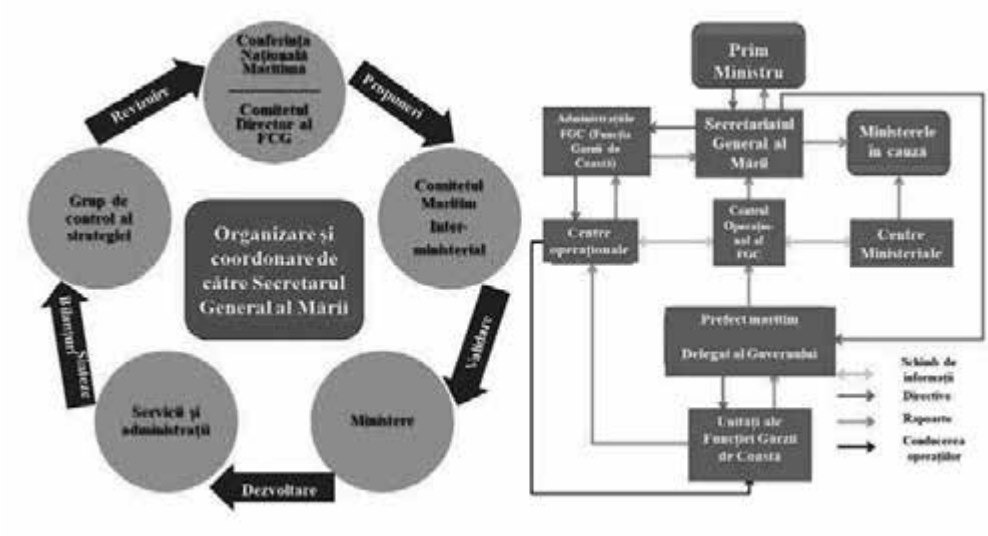


Fig. 93 Cadrul relațional și structurile implicate în sistemul de securitate maritimă al Franței
Sursa: *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015, p. 46

Gama completă de elementele de perspectivă ale strategiei, este compusă din[153]:

Îmbunătățirea guvernanței:

- viabilitatea strategiei;
- consolidarea cadrului interministerial pentru acțiunea statului pe mare;
- consolidarea consecvenței Funcției Pazei de Coastă

2. Suplimentarea corpului juridic:

- clarificarea cadrului francez legislativ și de reglementare;
- adaptarea legislației franceze la riscurile și amenințările în schimbare

[153] *Ibidem*, pp.46-51

3. Extinderea utilizării de noi instrumente tehnologice:
   - angajarea fermă în era digitală;
   - extinderea utilizării instrumentelor de supraveghere
4. Creșterea eficienței noastre operaționale:
   - îmbunătățirea schimbului de informații;
   - îmbunătățirea organizării informațiilor de interes maritim;
   - optimizarea utilizării mijloacelor avute la dispoziție
5. Asocierea mai mare a actorilor privați implicați din lumea maritimă:
   - promovarea producției unui mediu maritim sigur;
   - promovarea experienței și know-how-ului francez
6. Înscrierea acțiunii Franței într-un cadru multilateral și cooperant:
   - se va acționa în conformitate cu strategiile elaborate în contextul Uniunii Europene;
   - să se facă auzită vocea Franței în cadrul organismelor internaționale dedicate securității maritime;
   - promovarea dezvoltării și interconectării centrelor de schimb și de fuzionare informații din întreaga lume

Aici ne oprim cu lungul nostru demers în ceea ce privește *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, scopul fiind acela de a prezenta și a analiza o strategie aparte, cu specific național aparte și, de ce nu, cu o filozofie aparte, datorată, în primul rând, dimensiunii și specificului aparte al mediului maritim francez.

În final, vom face o remarcă asupra unei probleme pe care am lansat-o încă din primul capitol, siguranța și securitatea maritimă.

În conținutul original al strategiei, pe tot parcursul, se folosesc doi termeni: „sécurité” și „sûreté”. Termenul „sûreté” este folosit de 49 de ori, uneori însemnând siguranță, alteori însemnând securitate, iar termenul „sécurité” este folosit de 95 de ori, tot cu dublu înțeles. În varianta în limba engleză a strategiei (traducerea aparținând francezilor), termenul de siguranță, „safety” apare de 25 de ori, iar termenul de securitate „security” apare de 129 de ori. Confuzia între termeni este elocventă și ceea ce afirmam referitor la această situație, se confirmă.

Dar, până la urmă, acest aspect este de domeniul lingviștilor. Noi ne-am exprimat opinia despre securitate și siguranță și, acum, ne vom limita la atât.

Acum, vom vedea care sunt rădăcinile acestei strategii și vom pleca de la nivelul președinției Franței, care semnează documentul de căpătâi în privința securității naționale, adică *Livre Blanc- Défense et Sécurité Nationale (Cartea Albă - Apărarea și Securitatea Națională*. Acest document se referă și la apărarea națională și la securitatea națională, ca probleme de interes vital pentru Franța.

Pentru noi, ca analiză, sunt importante capitolele 4, *Les priorités stratégiques (Prioritățile strategice)* și capitolul 7, *Les moyens de la stratégie (Prioritățile strategiei)*, în special partea C, *Les moyens de la prévention et de la gestion des crises sur le territoire national (Mijloacele de prevenire și gestionare a crizelor pe teritoriul național)*.

În capitolul 4 (**Fig. 94**) sunt prezentate prioritățile strategice ale Franței, care conțin atât elemente de apărare națională dar și de securitate națională.

Dacă în strategia prezentată anterior, în titlu este folosit în înțeles de securitate, termenul „sûreté", în titlul *Cărții Albe* este folosit termenul „sécurité", tot în înțelesul de securitate. Și confuzia o întâlnim și în alte documente franceze, dar nu numai la francezi. Totul pleacă de la cei care au avut în sarcină redactarea acestor documente. Practic, cei care au redactat *Cartea Albă*, au folosit termenul corect.

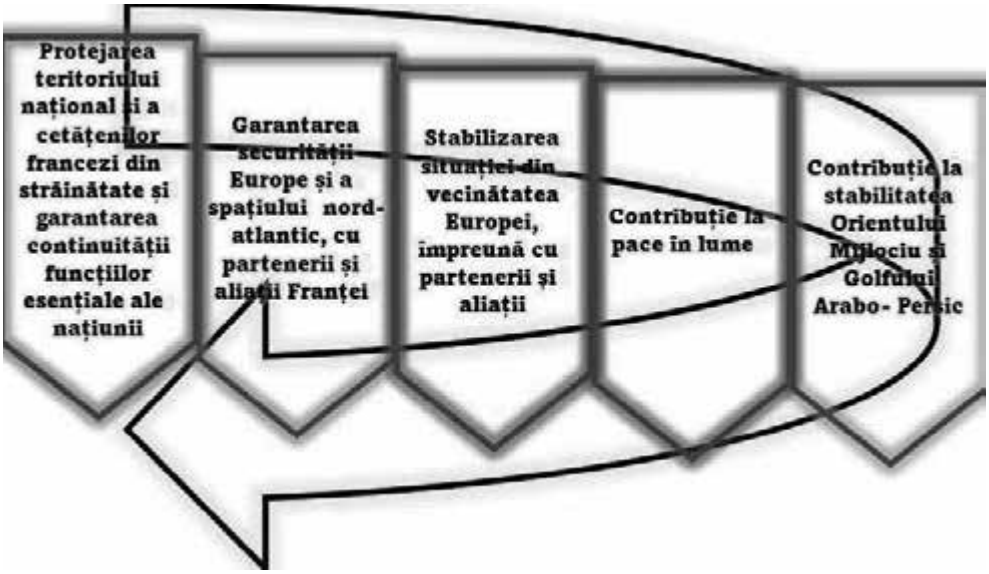


Fig. 94 Priorități strategice ale Franței
Sursa informațiilor: *Livre Blanc- Défense et Sécurité Nationale,* p. 47

Capitolul 7, la partea C, face referire la mai multe forme de prevenire și gestionare a crizelor de pe teritoriul național care vizează securitatea (**Fig. 95**), primul element abordat fiind cel de evaluare a riscurilor, fiind considerat o adevărată „piatră de temelie"[154] a politicilor de protecție puse în aplicare în conformitate cu prevederile acestui document.

Alt element, protecția teritoriilor franceze și a vecinătăților acestora, are ca obiectiv major supravegherea și controlul acestor spații și, normal, face

[154] *** *Livre Blanc- Défense et Sécurité Nationale*, Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2013, ISBN : 978-2-11-009358-5, p. 101

referire și la domeniul maritim, unde rolul principal îl are *Secretariatul General pentru Mare*, despre care am detaliat principalele aspecte. Mai mult decât atât, aici, spre deosebire de *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (Strategia Națională de Securitate a Spațiilor Maritime), Marina Franceză* este vizată pentru o gamă mai largă de misiuni de securitate, bineînțeles, în cooperare cu celelalte instituții care au rol în acest domeniu.[155]

Fig. 95 Forme de prevenire și gestionare a crizelor care vizează securitatea națională a Franței
Sursa informațiilor: *Livre Blanc- Défense et Sécurité Nationale,* pp. 101-109

Nu vom mai aborda și celelalte elemente, deoarece ele sunt prezente și în alte documente, pe de-o parte și, pe de altă parte, sunt destul de cunoscute și au caracter destul de complex, care ar necesita o abordare separată.
Încheind această parte dedicată Franței, vom cita o frază care sintetizează toate preocupările pentru securitatea maritimă și pentru rezultatul final al acesteia: „Siguranța traficului în marea cea mare nu este decretată, ci este câștigată”[156].

Un mare adevăr. Chiar dacă marea este decretată ca fiind liberă, asta nu înseamnă că este și sigură și, în consecință, măsurile de securitate sunt absolut necesare pentru a se naviga în siguranță.

IV. 8 Spania

Spania, o țară cu tradiție maritimă multiseculară nu poate lipsi din analiza noastră privind documentele referitoare la securitatea maritimă aparținând unor state pe care le-am considerat ca fiind reprezentative pentru

[155] *Ibidem*, p. 103
[156] *** *Livre bleu Stratégie nationale pour la mer et les oceans*, Paris, Décembre 2009, p. 3

acest domeniu. Documentul principal pe care îl vom prezenta și analiza este *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (Strategia de Securitate Maritimă Națională),* din anul 2013, semnată de Președintele Guvernului Spaniei.

Spania, cu o coastă de 8000 Km. și cu o flotă de pescuit formată din 9700 de nave[157], cu două arhipelaguri (Insulele Baleare și Insulele Canare) și enclavele Ceuta și Melilla, dar și cu o suprafață apreciabilă a domeniului său maritim, trebuie să aibă o strategie de securitate bazată, în principal, pe strategia de securitate maritimă. Deși destul de condensată, strategia maritimă de securitate a Spaniei surprinde în întregime toate componentele necesare unei strategii bine structurate. În primul rând, pleacă de la interesele naționale care au legătură cu securitatea maritimă (**Fig. 96**) și care, până la urmă, dictează obiectivele din domeniul securității maritime.

Fig. 96 Interesele naționale ale Spaniei în domeniul maritim
Sursa informațiilor: *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional,* p. 14

Aceste interese naționale, pe de-o parte, sunt vulnerabile la o gamă complexă de riscuri și amenințări, necesitând măsuri adecvate și, pe de altă parte, necesită o coordonare internă eficientă, la care trebuie adăugată și o poziție fermă a Spaniei, pe plan internațional, pentru a-și promova poziția sa în domeniul securității maritime.

Capitolul 2 al strategiei este dedicat analizei riscurilor și vulnerabilităților ce constituie obiectul securității maritime, fiind împărțite în

[157] *** *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional,* Presidecia del Gobierno de España, Departamento
de Seguridad Nacional, Madrid, 2013, p. 12

două grupe, în funcție de originea lor (**Fig. 97**): unele deliberate, produse de făptuitori distincți și altele ce decurg din natură.[158]

Fig. 97 Riscuri și amenințări pentru securitatea maritimă
Sursa informațiilor: *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, pp. 19-30

Deoarece problema riscurilor și amenințărilor am tratat-o în capitolul 2 al acestei lucrări, iar strategia spaniolă nu le prezintă în mod diferit, nu vom insista asupra acestui aspect. Vom menționa doar faptul că, în această strategie, riscurile și amenințările sunt raportate la domeniul maritim al Spaniei, nerămânând numai o înșiruire simplă a acestora. Acest aspect contribuie la a adăuga o profundă notă practică acestui document, teoretizarea fiind folosită numai acolo unde este strict necesară.

Cea mai importantă parte a strategiei este, fără îndoială, cea cuprinsă în capitolul 3, *Objetivo, principios y líneas de acción (Obiectiv, principii și direcții de acțiune)*, care constituie, în fapt, esența oricărei strategii care se respectă.

Obiectivul este concret, fiind formulat astfel: „Obiectivul final al securității maritime este de a contribui la utilizarea maximă a oportunităților actuale și viitoare, oferite de utilizările legale ale mării, în beneficiul bunăstării și prosperității Spaniei, întotdeauna în consonanță cu angajamentele față de proiecte cu partenerii și aliații, ținând seama de aspirațiile comunității internaționale în ansamblu”[159]

[158] *Ibidem*, pp. 19-30
[159] *Ibidem*, p. 33

Principiile strategiei naționale de securitate maritimă sunt preluate în totalitate din *Estrategia de Seguridad Nacional (Strategia de Securitate Națională)*, din anul 2013, care era în vigoare la data apariției *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (Strategia De Securitate Maritimă Națională)* și sunt următoarele[160]: unitatea de acțiune; anticiparea și prevenirea; eficiența și sustenabilitatea resurselor; reziliența sau capacitatea de a rezista și recupera.
În strategia națională de securitate din anul 2017, aceste principii apar ușor modificate, iar cel intitulat „anticiparea și prevenirea" dispare.[161] Noi ne vom referi la cele pe care le regăsim în *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (Strategia de Securitate Maritimă Națională)*, din anul 2013, deoarece, încă, nu a apărut noua versiune.

Direcțiile de acțiune, în număr de cinci (**Fig. 98**), conțin o serie de măsuri specifice pentru menținerea securității naționale în mediul marin, asupra cărora nu vom insista.

Ultimul capitol al strategiei se referă, foarte succint și la obiect, la fel ca și celelalte capitole, la locul securității maritime în cadrul Sistemului de Securitate Națională. Și ne vom opri puțin asupra acestui aspect, deoarece prezintă o particularitate. Și vom vedea în ce constă aceasta.

În domeniul securității maritime sunt implicate trei instituții: *Consejo de Seguridad Nacional*, *Comité Especializado de Seguridad Marítima* și *Comité Especializado de Situación*.

Consejo de Seguridad Nacional (Consiliul de Securitate Națională), „înființat ca și Comisie delegată a Guvernului pentru Securitate Națională, îl asistă pe prim-ministru în conducerea politicii de securitate națională".[162]

Comité Especializado de Seguridad Marítima (Comitetul Specializat de Securitate Maritimă), „va sprijini *Consiliul Național de Securitate* în îndeplinirea funcțiilor sale, în special în sprijinirea prim-ministrului în conducerea și coordonarea politicii de securitate națională în domeniul securității maritime".[163]

---

[160] *** *Estrategia de Seguridad Nacional Un proyecto compartido*, Presidecia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013, p. 10 și respectiv, *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, Presidecia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013, pp. 33-34

[161] *** *Estrategia de Seguridad Nacional - un proyecto compartido de todos y para todos*, Presidecia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2017, p. 80

[162] *** *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, Presidecia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013, p. 45

[163] *Ibidem*

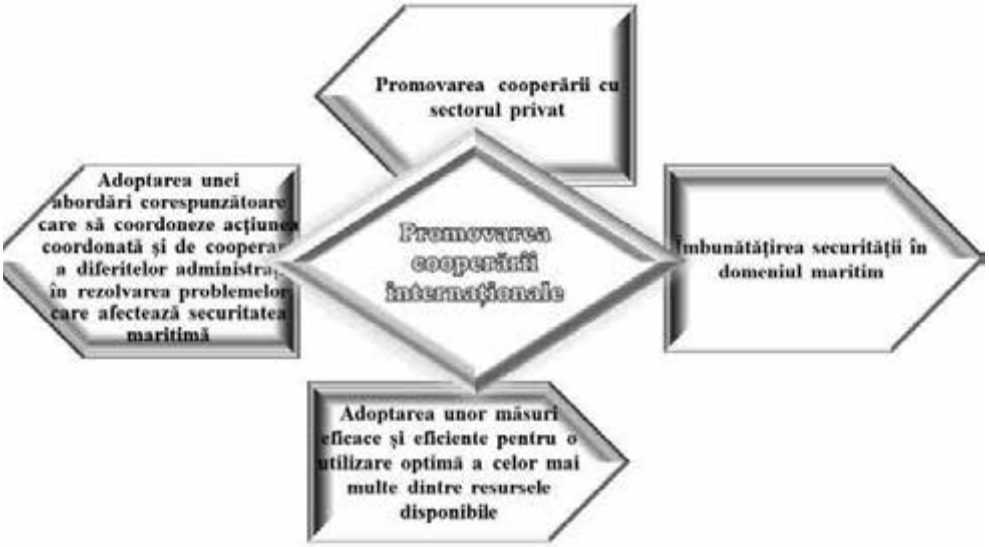


Fig.98 Direcții de acțiune ale Strategiei de Securitate Maritimă Națională
Sursa informațiilor: *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, p. 41

Mai mult decât atât, „va consolida, de asemenea, coordonarea, colaborarea și cooperarea între diferitele autorități publice cu responsabilități în materie de securitate maritimă și între sectorul public și cel privat și va facilita analizarea, studierea și propunerea de inițiative atât la nivel național, cât și la nivel internațional”[164].

Particularitatea, în sistemul de securitate maritimă îl reprezintă *Comité Especializado de Situación* (*Comitetul Specializat al Situațiilor*, de urgență – n.n) care „va fi convocat pentru a gestiona situațiile de criză din domeniul securității maritime care, având în vedere natura transversală semnificativă sau amploarea și impactul efectelor acestora, depășesc capacitățile eficace de răspuns ale mecanismele obișnuite, respectând întotdeauna responsabilitățile atribuite diferitelor autorități publice, pentru a garanta un răspuns imediat și eficace prin intermediul unui singur organism responsabil de direcția politică și strategică a crizei.”[165].

Cele două comitete acționează complementar, fiecare în sfera sa de competență, dar amândouă acționează sub egida Consiliului de Securitate Națională.

Imediat după apariția acestei strategii, au apărut și analize referitoare la ea, dar nu cu caracter critic, ci, mai degrabă cu caracter constructiv sau cu nuanțări ale unor aspecte din strategie, cum ar fi, de exemplu, problema

[164] *Ibidem* pp. 45-46
[165] *Ibidem* pp. 46-47

Gibraltarului, care nu trebuie să se rezume la abordarea de vecinătate teritorială terestră, ci și la implicațiile rezultate din vecinătatea în domeniul maritim.[166]

Un alt aspect extrem de important este semnalat într-un document opinie, publicat de *Instituto Español de Estudios Estratégicos (Institutul Spaniol de Studii Strategice) - IEEE*[167], care semnalează faptul că, în *Estrategia de Seguridad Nacional (Strategia de Securitate Națională)*, pentru prima dată, Spania este considerată putere maritimă și nu națiune maritimă ca până atunci.

Practic, se atrage atenția ca și în viitoarea strategie de securitate maritimă a Spaniei să se folosească sintagma „putere maritimă", ca expresie a evoluției Spaniei în acest domeniu.

După această succintă prezentare, ne vom opri puțin și asupra documentului intitulat *Estrategia de Seguridad Nacional - un proyecto compartido de todos y para todos (Strategia de Securitate Națională – un proiect comun al tuturor și pentru toți)* , elaborat în anul 2017, unde vom aborda numai referirile la securitatea maritimă, respectiv cele inserate în cadrul capitolului 5 din această strategie.

Obiectivul securității maritime este „promovarea unei politici de securitate în spațiul maritim, atât la nivel național, la nivel internațional, cât și în special în UE, pentru: a proteja viața umană pe mare; menținerea libertății de navigație și protejarea traficului maritim și a infrastructurii maritime critice; prevenirea și reacția la activitățile infracționale și la actele teroriste pe mare; de a proteja și a conserva zonele costiere, resursele marine, mediul marin și patrimoniul cultural subacvatic; să prevină și să răspundă la dezastre sau accidente pe mare"[168].

În ceea ce privește direcțiile de acțiune în domeniul securității maritime, nu există nicio modificare de număr sau de conținut față de cele inserate în *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (Strategia de Securitate Maritimă Națională)*, din anul 2013, umblându-se foarte puțin la formă. Aceasta înseamnă consecvență, pe de-o parte și pe de altă parte înseamnă viabilitate, în sensul că strategia de securitate maritimă din anul 2013 a fost foarte bine elaborată.

Noua strategie de securitate maritimă este așteptată din anul 2018, dar încă nu a apărut. Unul dintre motive, suntem siguri, este faptul că este încă

---

[166] Ignacio José García Sánchez, *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional 2013. "La prosperidad y el bienestar más allá de la línea de costa"*, Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento de análisis (DIEEEA66-2013), Madrid, 10/12/2013, p. 6

[167] Luis Curt García, *La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional ante su próxima revisión: avances y opciones de mejora*, Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento opinion (DIEEEO23-2018), Madrid, 02/03/2018, p. 4

[168] *** *Estrategia de Seguridad Nacional - un proyecto compartido de todos y para todos*, Presidecia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2017, p. 100

viabilă actuala strategie, nenecesitând modificări de esență. Și este un lucru bun. Revizuirea, ca demers, este necesară, periodic, dar schimbarea numai de dragul schimbării, în niciun caz.

IV.9 Italia

Italia, deși este, prin istoria și prin geografia sa, o țară maritimă, nu are o strategie de securitate maritimă sau, dacă o are, nu este publică. Noi înclinăm spre prima variantă, din următoarele considerente:

- Există puține strategii naționale de securitate maritimă, deoarece securitatea maritimă este un subiect relativ nou, așa cum am arătat de mai multe ori pe parcursul lucrării noastre, încă nestabilizat în ceea ce privește noțiuni de bază, concepte și definiții, dar și printr-o abordare divergentă, uneori destul de radicală, care nu are nimic în comun cu divergența de opinii sau mai bine zis, cu opinii diferite, de altfel, normale în disputele științifice. Fiindcă suntem la subiectul Italia, trebuie să menționăm că în toate documentele italiene este folosit același termen și pentru securitate și pentru siguranță – *sicurezza*, iar mai nou, au început să folosească pentru termenul „securitate”, termenul „security”, preluat ca atare din limba engleză, ca urmare a alinierii la documentele Uniunii Europene și la terminologia uzitată de acestea. Și nu sunt singurii. Și exemplele pot continua. Practic, plastic spus, subiectul siguranței și securității maritime „încă nu s-a copt” și va mai trece ceva timp până vom avea o abordare unitară sau, mai bine zis cu opinii convergente asupra acestui subiect;
- Apariția strategiei europene în domeniul securității maritime a avut ca efect faptul că unele state membre, printre care și Italia, au trecut la punerea în practică a prevederilor acestei strategii, renunțând la a avea și o strategie națională în domeniu. Punerea în practică a documentelor Uniunii Europene are avantajul unității, dar se pierde, în același timp, elementul de specificitate. O strategie unică este benefică pentru un cadru comun general, dar, așa cum am arătat în capitolul anterior, elementele specifice fiecărei zone, fiecărei țări sau, mai ales ale ecuației geopolitice și geostrategice a fiecărei mări, nu pot fi aprobate unitar. Ca urmare, am văzut cât de greu este să determini statele să adopte și să pună în aplicare documente comune. De aceea, considerăm că o politică și o strategie națională în ceea ce privește domeniul maritim sunt, încă, necesare, fiindcă, de ce să nu o recunoaștem, interesele naționale sunt mai presus de orice, indiferent ce s-ar spune;
- Situațiile în care a fost pusă Italia, în ultima perioadă, ca urmare a Tsunami-ului de migrație care a cuprins Marea Mediterană, au creat o amenințare și un pericol nou, a cărei amploare a răsturnat toate conceptele strategice și studiile de securitate maritimă aflate în derulare. Problema migrației, care de câțiva ani sufocă Grecia și Italia, a făcut să fie trecute în plan secund toate celelalte probleme de securitate și siguranța în domeniul maritim să fie grav afectată.

Toate acestea au făcut ca, la sfârșitul anului 2019, șeful Statului Major al Marinei Italiene, amiralul Giuseppe Cavo Dragone, să declare că: „Pe mare vom juca viitorul nostru, bunăstarea noastră, și, prin urmare, o forță navală modernă și eficientă este importantă"[169]. Un adevăr indiscutabil, care nu mai necesita comentarii, mai ales că este rostit de cel mai în măsură demnitar italian ce poate emite astfel de aprecieri. Restul sunt doar păreri. Asta nu au înțeles niciodată politicienii și jurnaliștii – că ei nu pot emite decât păreri, iar opiniile de specialitate, constatările și concluziile aparțin specialiștilor în domeniu. Numai că, important, trebuie să fie și ascultați.

Cu toate acestea, Italia a elaborat documente și a întreprins măsuri, mai ales în ceea ce privește domeniul său maritim și, în continuare, vom face o prezentare și o analiză a acestora.

Primul document, de la care vom pleca cu analiza noastră, este *LIBRO BIANCO per la sicurezza internazionale e la difesa (Cartea albă pentru securitate internațională și apărare)*, adoptat în iulie 2015 de către Ministerul Apărării al Italiei și care este, practic, documentul politicii naționale italiene în domeniul apărării și securității, dar și o strategie în aceste domenii. Integrarea într-un singur document și a apărării și a securității este mai puțin uzitată, dar nu este o greșeală, deoarece sunt elemente care coexistă și care, de multe ori, se întrepătrund.

Pe de altă parte, acest document face un echilibru între politica Italiei ca membră a Uniunii Europene, dar și ca membră a NATO, precum și pentru promovarea intereselor naționale.

Este specific Italiei abordarea simultană a problemelor de apărare și securitate națională, acest aspect reflectându-se și în domeniul apărării și securității maritime, unde sintagma *„Difesa e Sicurezza marittima”* este întâlnită în toate documentele referitoare la a cest domeniu, dar și în literatura de specialitate din peninsulă.

Deși este un document interesant, noi vom urmări numai ce ne interesează și anume securitatea maritimă și siguranța maritimă, care nu pot fi abordate separat în contextul politicii în domeniul maritim a unui stat.

Prima constatare este faptul că Italia consideră ca domeniu maritim ce intră în calculele sale geopolitice și geostrategice Marea Mediterană, deoarece toate interesele sale naționale din domeniul maritim sunt cantonate în Marea Mediterană, iar poziția și conformația geografică a Italiei marchează puternic orice abordare în domeniul apărării și securității.

Prima afirmație demnă de reținut, din punctul nostru de vedere este cea pe care o întâlnim în capitolul 2 al acestui document, unde se arată că

[169] Lorenzo Vita, *La Marina Militare lancia l'allarme: "Siamo quasi alla frutta”*, Il Giornale, 12/10/2019

„stabilitatea regiunii euro-mediteraneene este un interes național vital”[170]. Și, această stabilitate, normal, necesită o securitate și siguranță maritimă adecvată, fiind vorba de un interes național vital al națiunii italiene (*cf*. capitolul I al acestei lucrări). În același timp, se afirmă și faptul că „Italia nu poate separa securitatea regiunii euro-mediteraneene de cea euro-atlantică, deoarece acestea sunt atât elemente esențiale, cât și elemente complementare în cadrul securității și apărării naționale”.[171]

În acest document, Italia își definește principalul obiectiv strategic în ceea ce privește securitatea și apărarea, ca fiind „apărarea împotriva unui atac armat îndreptat împotriva teritoriului național, a poporului său și a activelor sale. Aceasta include potențialele atacuri hibride ale actorilor nestatali care dețin capacități ofensive substanțiale, inclusiv arme de distrugere în masă”[172]. Bineînțeles că acest obiectiv strategic principal vizează și domeniul maritim, deoarece, prin excelență, acesta este preponderent în ecuația de securitate a Italiei.

În ceea ce privește forțele sale navale, Italia consideră că în „domeniile de interes prioritar și în care există potențiale amenințări la adresa libertății comerțului maritim și a accesului la resurse, Italia va trebui să aibă o forță navală capabilă să opereze în medii caracterizate de riscuri ridicate și să efectueze misiuni de supraveghere și patrulare prelungite, în zone cu risc mai scăzut”.[173]

Un alt document foarte important este cel intitulat *„Marina Militare – Linee di Indirizzo Strategico 2019-2034” (Marina Militară - Direcții de Abordare Strategică 2019-2034)*, care jalonează dezvoltarea forțelor navale ale Italiei pentru următorii 15 ani.

Încă de la început, acest document subliniază faptul că schimbările produse în mediul internațional, la care se adaugă și evoluția tehnologiilor, „necesită adoptarea unei abordări integrate a securității maritime și, în general, a apărării intereselor naționale care se desfășoară pe mare, precum și a instrumentelor și capacității de a le proteja”[174]. Accentul pus pe securitatea maritimă, într-un astfel de document, demonstrează faptul că, pentru Italia, această problemă a devenit prioritară și, în consecință, va fi tratată ca atare, adică se va situa pe palierul superior al apărării în domeniul maritim, deoarece, așa cum este normal, prima condiție a unei apărări eficiente este realizarea unei securități eficiente. Ca să folosim o expresie plastică, securitatea este zidul

---

[170] **** LIBRO BIANCO per la sicurezza internazionale e la difesa*, Ministero della Difesa, giulio 2015, Roma, p. 27
[171] *Ibidem*, p. 29
[172] *Ibidem*, p. 37
[173] *Ibidem*, p. 90
[174] Xavier Vavasseur, *The Italian Navy’s Strategic Planning And Fleet Composition Until 2034*, Naval News, 05 Jul 2019

cetății numită apărare. În spatele acestui zid, se construiește complexul denumit generic „capacitate de apărare”.

Pentru realizarea acestui obiectiv strategic, documentul arată că sunt avute în vedere patru „domenii funcționale fundamentale” care, la rândul lor sunt materializate prin cinci direcții principale de acțiune (**Fig. 99**), în conținutul cărora regăsindu-se problemele de securitate maritimă, ca elemente de bază ale politicii italiene în domeniul maritim.

Fig. 99 Domenii Funcționale Fundamentale și Direcții principale de acțiune pentru dezvoltarea marinei italiene, în perioada 2019-2034
Sursa informațiilor: *Marina Militare – Linee di Indirizzo Strategico 2019-2034,* Stato Maggiore della Marina, Suplemento alla Rivista Maritima, aprile 2019, p. 5

„Marina Militare – Linee di Indirizzo Strategico 2019-2034” (Marina Militară - Direcții de Abordare Strategică 2019-2034) nu este numai un simplu document care stabilește domeniile funcționale fundamentale și direcțiile strategice de acțiune, ci și un excelent document de analiză a poziției Italiei, a integrării sale în contextul NATO și UE, a configurației de securitate internațională, europeană și zonală, a pericolelor și amenințărilor la adresa securității maritime, precum și modalităților și mijloacelor de acțiune pentru ca Italia „să nu se coboare la nivelul de *țară consumatoare de securitate garantată de alții*” [175]

[175] *** *Marina Militare – Linee di Indirizzo Strategico 2019-2034*, Stato Maggiore della Marina, Suplemento alla Rivista Maritima, aprile 2019, p. 58

Documentul de mai sus este extrem de interesant, atât ca structură, direcții de acțiune, cât și ca analiză riguroasă a situației geostrategice în care Italia este unul dintre actorii importanți, dar noi trebuie să ne ghidăm după cele spuse de *Marcus Fabius Quintilianus*, înainte cu un secol de Hristos, adică „non multa sed multum" (nu multe, ci mult, adică nu cantitate, ci esență) și să surprindem elementele esențiale, evitând descrierile și amănuntele.

De maximă importanță este *Programma Nazionale Sicurezza Marittima (PNSM) – Programul național de Securitate Maritimă*, aprobat în anul 2007, de către *Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti, CISM (Comitetul Interministerial pentru Securitatea Maritimă și a Porturilor)*, prezidat de către șeful *Dipartimento per la Navigazione Marittima ed Aerea del Ministero dei Trasporti - Departamentului pentru Navigația Maritimă și Aeriană a Ministerului Transporturilor* care, practic, este documentul principal din domeniu. Obiectivul principal al acestui program este „de a asigura, în cadrul cooperării internaționale, siguranța pasagerilor, a echipajelor, a operatorilor portuari, a infrastructurii publice și portuare, precum și regularitatea și eficiența transportului maritim în legătură cu orice acțiuni ilegale intenționate"[176].

Acest program este structurat pe trei părți[177]:

- Partea I – unde sunt cuprinse obiectivele, legislația de referință, definițiile, domeniul de aplicare, sarcinile și componența CISM și a comitetelor de securitate portuară;

- Partea a II-a - conține indicațiile pentru elaborarea planurilor de securitate, cerințele de securitate pentru companiile maritime și instalațiile portuare, precum și metodele de supraveghere și control al organismelor de supraveghere;

3. Partea a III-a - conține cele șase fișe (schede) ale Programului Național de Securitate Maritimă, care, practic, sunt cerințe de îndeplinit (**Fig. 100**)

---

[176] http://www.ratiolegisweb.it/2018/05/22/la-maritime-security-in-italia-uno-sguardo-alla-sicurezza-sussidiaria/

[177] Dott. Vincenzo LARUFFA, Direttore della Ricerca, Ricerca CeMiSS 2009, *Prospettive della sicurezza in ambito marittimo: infrastrutture critiche e dimensione marittima della security*, Stato Maggiore della Difesa/Centro Alti Studi per la Difesa (CASD)/Istituti Militari/Centro Militare di Studi Strategici/Pubblicazioni/Ricerche/, 17 dicembre 2009., p. 96

Fig. 100 Conținutul fișelor Programma Nazionale Sicurezza Maritima (PNSM)
Sursa informațiilor: Dott. Vincenzo LARUFFA, Direttore della Ricerca, Ricerca CeMiSS 2009, *Prospettive della sicurezza in ambito marittimo: infrastrutture critiche e dimensione marittima della security*, Stato Maggiore della Difesa/Centro Alti Studi per la Difesa (CASD)/Istituti Militari/Centro Militare di Studi Strategici/Pubblicazioni/Ricerche/, 17 dicembre 2009, p. 98

Italia, în ceea ce privește securitatea maritimă, se apropie de modelul francez și acesta diferă destul de mult față de sistemul clasic, adică trioul forțe navale-gardă de coastă-autoritate navală. În primul rând, structura de gardă de coastă, denumită *Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera (Corpul Căpităniilor de Porturi – Garda de Coastă)*, este componentă a *Marina Militare* (denumirea oficială a forțelor navale italiene), fiind unul dintre cele șapte corpuri ale acesteia, dar se află sub controlul *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerul Infrastructurii și Transporturilor)* în cadrul *Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Comandamentului General al Corpului Căpităniilor de Porturi)* și îndeplinește funcțiile stabilite de ministerul respectiv (**Fig. 101**)

Dacă tot am ajuns la acest minister, este important să arătăm că, în structura sa are și un departament de profil, numit *Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale* (*Departamentul Transporturilor, Navigației, Afacerilor Generale și Personalului*), în cadrul căruia, printre cele opt direcții generale întâlnim și *Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua Interne (Direcția Generală pentru Supraveghere privind Autoritatea Portuară, Infrastructură Portuară, Transport Maritim și Căi Navigabile Interioare)*, care, într-o oarecare măsură, este o corespondentă națională a *EMSA (European Maritime Safety Agency - Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă)*

Fig. 101 Domeniile în care acționează Comandamentul general al Căpităniilor de Porturi

Sursa informațiilor: *DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 11 febbraio 2014, n. 72 Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. (14G00084) (GU Serie Generale n.105 del 08-05-2014)*, art. 13, Gazzetta Ufficiale della Republica Italiana, https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2014/05/08/14G00084/sg

Responsabilitatea pentru siguranța navigației și securitatea maritimă (ambele cuprinse în termenul *sicurezza*, după cum am arătat) revine secției VI a *Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (Corpului Căpităniilor Portuare - Garda de Coastă)* care este organismul tehnic al *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerul Infrastructurii și Transporturilor)* responsabil cu gestionarea administrativă și funcțională a siguranței navigației.

Această secție are mai multe birouri (**Fig. 102**) care într-un fel direct sau indirect se ocupă de securitatea și siguranța maritimă.

Fig. 102 Componența secției a VI-a *Sicurezza della navigazione (Siguranța Navigației*), din cadrul *Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (Corpului Căpităniilor Portuare- Garda de Coastă)* a Italiei
Sursa informațiilor: https://www.guardiacostiera.gov.it/organizzazione/Pages/comando- generale.aspx

De asemenea, această secție este responsabilă de emiterea circularelor în domeniul securității și siguranței navigației, dintre care, cele referitoare la securitate, folosesc denumirea englezească „maritime security", deoarece, așa cum am arătat mai sus, italienii au în vocabular un singur termen pentru „securitate" și „siguranță", iar abordările actuale impun diferențierea între acești doi termeni, mai ales când este vorba de alinierea la legislația europeană în domeniu.

Revenind la *Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (Corpului Căpităniilor Portuare - Garda de Coastă)* a Italiei, trebuie să subliniem ceea ce este inserat pe site-ul acestei instituții și anume că „este expresia acelor magistrați maritimi speciali cărora, din vremuri îndepărtate, li s-a încredințat disciplina navigației, protecția marinarilor, administrația și îngrijirea porturilor"[178], originea sa fiind undeva prin secolul XI, pe vremea republicilor maritime. Pentru cei interesați de istoria acestui corp, semnalăm o lucrare foarte interesantă și bine documentată, care are ca autor pe Stefano Vignani și anume *La Storia del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera (Istoria Corpului Căpităniilor Portuare Garda de Coastă)*, apărută în anul 2015.

[178] https://www.guardiacostiera.gov.it/chi-siamo/Pages/storia-del-corpo.aspx

În timpul primului război mondial, acest corp care, deși civil avea o organizare paramilitară, devine parte a Marinei, iar după război, prin decret lege al regelui Victor Emanuele al III-lea, devine definitiv un corp militar, dar în subordinea *Ministerului Transporturilor Maritime și Feroviare*[179].

În acest decret lege, la art. 2, se arată: „ Căpitanii, birourile și delegațiile din porturi împreună cu personalul lor, trec la dependența directă a *Ministerului Transporturilor Maritime și Feroviare*, dar va continua să depindă de *Ministerul Marinei* pentru executarea serviciilor în ceea ce privește recrutarea și mobilizarea corpului echipajelor, rechiziționarea navelor, semnalizarea coastelor și, în general, pentru serviciile legate de armată și apărare de coastă și pentru serviciile logistice ale *Marinei Regale*" (*Regia Marina* -n.n).[180]

Tot în acest decret, se face o precizare esențială și anume că „ serviciul prestat în *Corpul Căpităniilor de Porturi*....este evaluat, pentru toate efectele sale, ca serviciu militar"[181], soldele se vor plăti de către Ministerul Marinei, iar norma de hrană și altele, de către *Ministerul Transporturilor Maritime și Feroviare*.[182]

Am făcut acest scurt recurs la istorie, pentru a se înțelege mai bine care este statutul pe care îl are *Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (Corpului Căpităniilor Portuare- Garda de Coastă)*, deoarece, în esență, acel decret din 1919, este, practic, documentul care lămurește ce este cu această structură gestionată de un minister civil și de Marina Militară.

Prin Decretul interministerial din 8 iunie 1989, a fost înființată *Garda de Coastă*, care este elementul acțional al căpităniilor de porturi, dar, în același timp, este o structură a *Marinei Militare*, funcționând, din punct de vedere militar și marinăresc, după regulile acesteia.

Ca și în cazul Franței, Italia are o structură aparte, față de alte țări, a instituțiilor care concură la securitatea și siguranța maritimă, dar și a relațiilor dintre acestea și este evident că este mult mai eficientă decât în țările unde garda de coastă (sau structuri similare) este o entitate care nu are nimic de-a face cu forțele

---

[179] **** REGIO DECRETO LEGGE 27 NOVEMBRE 1919, N. 2349. - CHE TRASFERISCE L'ISPETTORATO DELLE CAPITANERIE DI PORTO DAL MINISTERO DELLA MARINA A QUELLO DEI TRASPORTI. (PUBBLICATO NELLA GAZZETTA UFFICIALE N.302 DEL 23 DICEMBRE 1919),* https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.progressivo=20&art.idArticolo=1&art.versione=1&art.codiceRedazionale=008G0223&art.dataPubblicazioneGazzetta=2008-12-22&art.idGruppo=0&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=1

[180] *Ibidem*, art. 2

[181] *Ibidem*, art. 3, 4

[182] *Ibidem*, art. 6

navale, în afară de faptul că folosește nave și că acestea navigă după aceleași reguli ca și celelalte. O navă care execută numai misiuni polițienești nu are niciun fel de competențe în afara apelor teritoriale și, limitat, a zonei contigue și apare întrebarea: Ce se întâmplă în marea liberă? Cine verifică ce se întâmplă cu platoul continental? Cum se face urmărirea celor care comit infracțiuni în apele teritoriale și, ca să nu fie prinși, se deplasează rapid în marea liberă? Cum se face cooperarea între forțele navale și structura cu funcție de gardă de coastă, în caz de urgență majoră, când nu există timp pentru a pune la punct detalii? Și sunt și multe alte întrebări pe care le vom prezenta în ultimele două capitole. Dacă Italia nu ar fi avut structura de securitate maritimă existentă, fenomenul migrației ar fi copleșit-o. Așa, cu efortul comun al Marinei și Gărzii de Coastă au reușit să gestioneze foarte bine situația, deși, la un moment dat, părea disperată, mai ales că Uniunea Europeană nu a acționat aproape deloc pentru prevenirea și stoparea fenomenului de migrație.

IV. 10 Polonia

După ieșirea din umbra comunismului, dar și a sindicalismului excesiv, Polonia a optat pentru o politică proprie forte, cu doi piloni de bază: naționalismul și independența economică. Rezultatele se văd și Polonia este un exemplu de țară care are o direcție precisă, urmată nu numai de către întreg spectrul politic, dar și de către poporul polonez. Verticalitatea națională și succesul politico – economic au determinat, în mod normal și o transpunere a acestora în toate domeniile, inclusiv în cel maritim.

Din păcate, această strategie, care, de fapt, este un concept strategic, este destul de dezarticulată, amestecând problemele de doctrină maritimă cu cele de strategie maritimă și strategie de securitate maritimă. Dar este un început și asta este important. Din acest motiv am și ales-o ca subiect de analiză, deși este plină de adaptări evidente din alte documente similare.

Eterogenitatea comitetului care a redactat acest concept strategic, poate constitui un motiv de amalgamare a documentului, dar și faptul că este pentru prima dată când se elaborează un astfel de document, la care se adaugă lipsa cel puțin a unui reprezentant al Forțelor Navale.

Oricum, trecem la prezentarea și analizarea sa.

Polonia are 770 Km. de coastă, la Marea Baltică și o flotă moderată ca mărime, dar și ca performanțe ale navelor din dotare. Faptul că și-a elaborat acest concept strategic de securitate maritimă este un semnal elocvent al faptului că Polonia nu se va mulțumi cu situația actuală, iar dezvoltarea sa economică este un alt semnal că forțele navale ale Poloniei, precum și celelalte structuri implicate în securitatea maritimă, vor progresa semnificativ. Deja, de câțiva ani, a apărut și

prima firmă de securitate maritimă din Polonia[183], ceea ce demonstrează, printre altele, ceea ce am afirmat mai sus.

Pentru prima dată în istoria Poloniei, pe 11.02.2015 a avut loc primul Congres de Securitate Maritimă al Republicii Polone, și ca urmare a acestuia, pe 10.02.2017, a fost prezentat, la Gdynia, *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP (Conceptul strategic privind securitatea maritimă)*[184] la care vom face referire în continuare.

Interesant este cuvântul înainte al președintelui Poloniei, care face următoarele remarci[185]:

- locația costieră a Poloniei, este de importanță strategică pentru securitatea națională și dezvoltarea sa economică;
- utilizarea incompletă, de către Polonia, a potențialului amplasării sale la Marea Baltică, în ultimii ani, a dus la neglijarea forțelor navale, în special a Marinei Poloneze;
- dezvoltarea, în viitor, a unei strategii maritime a Republicii Polone, care să acopere toate sferele relevante pentru asigurarea siguranța maritimă a țării

O primă abordare, care ne interesează, din acest concept strategic, se referă la riscuri și amenințări. Acestea sunt grupate în două categorii: unele care afectează sau pot afecta securitatea Europei în ansamblu, inclusiv securitatea regiunii baltice și a Poloniei (**Fig. 103**) și altele care se referă strict la zona baltică (**Fig.104**).
Această abordare este exclusiv poloneză și prezentarea ei în două părți, cum am arătat mai sus, are menirea de a face legătura dintre securitatea maritimă europeană, în general și securitatea maritimă specifică Poloniei, în special. Toate elementele acestei abordări sunt rezultatul colaborării dintre *Biuro Bezpieczeństwa Narodowego (Biroul Național de Securitate)* și *Akademia Marynarki Wojennej (Academia Navală)*, care sunt și principalele instituții care au contribuit la elaborarea acestui concept strategic. Și, revenim cu afirmația că lipsa reprezentanților forțelor navale a fost un element negativ în elaborarea acestui document, deoarece aceștia reprezentau segmentul practic, care acționează tocmai în punerea în practică și derularea activităților de securitate maritimă.

---

[183] https://maritime-security.eu/en/about-company/#
[184] *** *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, 10.02.2017; https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/7807,Strategiczna-Koncepcja-Bezpieczenstwa- Morskiego-RP.html
[185] *** Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, ISBN 978-83- 60846-28-5 Warszava – Gdynia 2017, p. 5

Fig. 103 Riscuri și amenințări care afectează securitatea Europei, în ansamblu
Sursa informațiilor: *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, ISBN 978-83-0846-28-5 Warszava – Gdynia 2017, p. 11

În Marea Baltică, este evident că Rusia este considerată amenințarea principală și factorul generator de riscuri cel mai important (**Fig. 104**), iar enclava Kaliningrad este epicentrul acestei situații.

Faptul că Rusia deține o flotă în Marea Baltică este semnalul clar că Rusia acordă o importanță extremă acestei regiuni și că va încerca, în permanență, să dețină supremația în zonă, mai ales că o parte din transporturile sale strategice se derulează pe această mare și, în mod cert, va încerca să afecteze interesele legitime ale statelor adiacente, în special în spectrul economic.

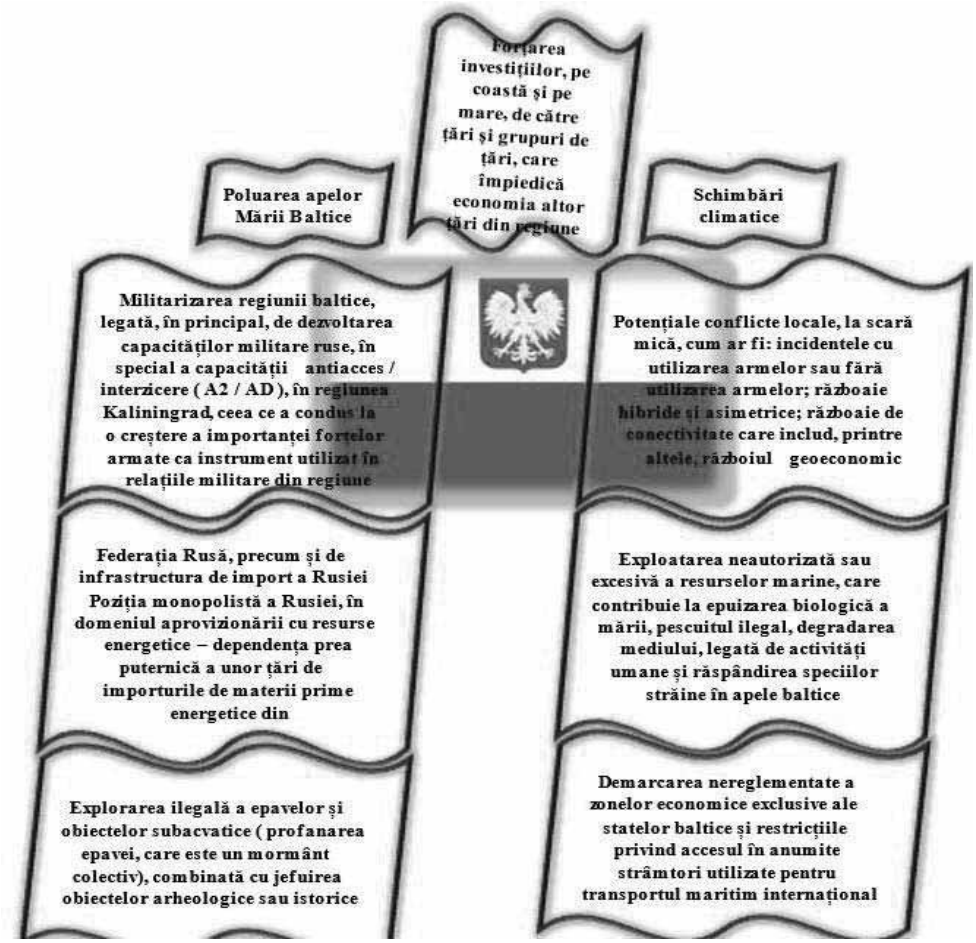


Fig. 104 Riscuri și amenințări care afectează securitatea maritimă în Marea Baltică
Sursa informațiilor: *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej,* ISBN 978-83-0846-28-5 Warszava – Gdynia 2017, p. 12

Separat de riscuri și amenințări ale securității maritime, conceptul strategic polonez prezintă și o serie de obiective ale Poloniei în domeniul maritim, pe care le denumește „wyzwania" – provocări. Acestea vizează următoarele[186]:

a) O cooperare activă și permanentă în respectarea ordinii juridice, în conformitate cu legislația mării;

b) Restabilirea potențialului forțelor navale ale Republicii Polone care garantează asigurarea unui nivel acceptabil de securitate maritimă a statului;

c) Dezvoltarea infrastructurii logistice, care ar amplifica sprijinul Poloniei ca națiune gazdă (HNS - Host Nation Support) și prezența militară a

[186] *Ibidem*, p. 13

NATO în regiunea Mării Baltice, precum și dezvoltarea cooperării dintre NATO și UE;

d) Un rol sporit în reconstruirea capacităților navale ale NATO (postura forței maritime a NATO);

e) Achiziționarea și întreținerea sistemului controlului maritim local (litoral);

f) Crearea condițiilor de diversificare a surselor de energie pe mare;

g) Combaterea migrației în masă, necontrolate, prin regiunile marine;

h) Oprirea degradării mediului marin;

i) Menținerea siguranței maritime în Marea Baltică, în special în ceea ce privește salvarea maritimă, pe mare și de mediu, având în vedere congestionarea tot mai mare a rutelor maritime baltice și importanța strategică a acestora pentru transportul materiilor prime energetice în Polonia;

j) Sprijinirea operațiunilor care asigură stabilitatea regiunii arctice

Revenim la ceea ce subliniam în capitolul I al cărții noastre și anume interesele naționale din domeniul maritim. Și în conceptul strategic polonez întâlnim o abordare de acest gen, unde se arată că „Amplasarea costieră a unei țări creează oportunități unice pentru realizarea de obiective strategice precum menținerea independenței și integrității teritoriale, creștere economică, precum și protecția vieții cetățenilor și crearea unei imagini pozitive a țării”[187]

Realizarea acestor obiective strategice „va permite Poloniei să poată utilizeze pe deplin oportunitățile privitoare la securitatea maritimă.”[188]

O altă particularitate a conceptului strategic de securitate maritimă polonez este faptul că Polonia stabilește, funcție de interesele sale, zonele din Oceanul Planetar care sunt vitale pentru Polonia **(Fig. 105)**

Fig. 105 Zone vitale pentru Polonia, din Oceanul Planetar
Sursa informațiilor: *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej* Polskiej, ISBN 978-83-0846-28-5 Warszava – Gdynia 2017, p. 16

[187] *Ibidem*, p. 14
[188] *Ibidem*, p. 14

Capitolul 2 al conceptului strategic este dedicat forțelor navale ale Poloniei (*Siły Morskie RP*) și referirile sale sunt mai mult de strategie maritimă, decât de strategie de securitate maritimă, așa că nu ne vom opri prea mult asupra lor, dar trebuie să menționăm o observație extrem de importantă, referitoare la securitatea și siguranța maritimă, care confirmă afirmația noastră din capitolul I al acestei cărți, unde am detaliat problema siguranței și securității maritime. Dar, iată ce spun polonezii: „Complexitatea mediului maritim a condus la distincția dintre siguranța maritimă și securitatea maritimă (în engleză, termenii *security* și *safety*, în ciuda diferențelor lor de semnificație, în limba poloneză au o singură contraparte, și anume *bezpieczeństwo*)”[189]

De asemenea, în acest capitol al conceptului strategic polonez, se face o clasificare interesantă a securității maritime și anume „securitate dură”, care presupune numai activitatea forțelor navale și care, în fapt, înseamnă impunerea forței și a dominației maritime și „securitate moale”, care presupune protecția și apărarea tuturor formelor de activitate umană pe mare, unde, pe lângă forțele navale participă și celelalte structuri cu atribuții în domeniul securității maritime (poliția de frontieră, serviciul vamal etc.), dar și entități private[190].

Capitolul 3, conține un subcapitol, *Interesy morskie RP (Interesele maritime ale Republicii Poloneze)*, unde sunt prezentate cele patru interese maritime (bineînțeles, la nivel strategic)[191]:

- menținerea integrității teritoriale și a suveranității Poloniei, în contextul securității maritime;
- menținerea securității maritime a statului și a cetățenilor săi prin implicarea în sistemele internaționale de securitate;
- deținerea capacităților de pregătire și de reacție la amenințările maritime dinspre mare și de pe mare, inclusiv descurajarea, acțiunile de protecție și proceduri de recuperare;
- menținerea condițiilor adecvate pentru dezvoltarea societății și a economiei țării, acordând o atenție deosebită mediului maritim și libertatea cetățenilor de a-și exercita libertatea și drepturile

Obiectivele strategice în domeniul securității maritime sunt împărțite în două mari categorii:

- consolidarea a ceea ce este benefic pentru siguranța maritimă;
- contracararea a ceea ce este în detrimentul acestei siguranțe

Aceste obiective sunt[192]:

- asigurarea integrității frontierelor maritime;
- un potențial de apărare, social și economic adecvat, în domeniul securității maritime a țării;

[189] *Ibidem*, p. 22
[190] *Ibidem*
[191] *Ibidem*, p. 40
[192] *Ibidem*, p. 41

- un nivel adecvat de pregătire al capacităților NATO pentru apărarea colectivă și coerența acțiunii UE în domeniul securității maritime a statelor membre;
- coordonarea eficace a activităților instituțiilor statului cu competență în domeniul siguranței maritime;
- menținerea libertății navigației în apele internaționale și a drepturilor de navigație și de zbor ce derivă din aceasta;
- coordonarea eficace a activităților instituțiilor statului cu competență în domeniul siguranței maritime;
- utilizarea eficientă a poziției costiere poloneze în activitățile economice și științifice din regiunile maritime;
- prevenirea și soluționarea conflictelor și crizelor maritime prin participarea selectivă, dar regulată, la operațiuni militare și nemilitare internaționale în zonele maritime;
- combaterea migrației ilegale pe mare;
- dezvoltarea durabilă a economiei maritime, precum și protecția mediului pe mare și litoral;
- restabilirea și menținerea gradului de conștientizare în domeniul maritim a cetățenilor polonezi

Din păcate, deși sunt și lucruri interesante în acest concept strategic de securitate maritimă, conținutul său este dominat, așa cum am arătat încă de la început, de elementele de strategie maritimă și chiar și de politică și, mai ales, doctrină maritimă. În rest, cam aceleași probleme ca și la noi: nave vechi, programe care rămân pe hârtie și dezbateri sterile. Oricum, numai simpla elaborare a acestui document și tot este ceva lăudabil.

IV.11 Germania

Germania postbelică nu a prea excelat în preocupări privind politica maritimă, doctrina și strategia maritimă și este de înțeles, pentru o perioadă, iar despre securitatea maritimă aproape că nici nu putem aminti. Singura lucrare notabilă despre domeniul maritim, *Seemacht und Aussenpolitik (Puterea maritimă și Politica externă)*[193] a apărut în anul 1974 și este cea semnată de către *Dieter Mahnke* și *Hans-Peter Schwarz*. Abia după aproape 40 de ani (mai precis în primăvara anului 2013) apare lucrarea *Maritime Sicherheit*, având ca editori pe *Sebastian Bruns, Kerstin Petretto* și *David Petrovic*[194].

Faptul că totul pleacă de la nivelul de sus al politicii, în Germania, este evident și nu puține voci au semnalat faptul că mării nu i se acordă importanța deosebită. Câteva dintre aceste voci au fost cele ale viceamiralilor *Lutz Feldt* și

[193] Vezi Mahncke, Dieter und Hans-Peter Schwarz (Hrsg.), *Seemacht und Aussenpolitik*. Schriften des Forschungsinstituts der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. Bonn, Bd. 11, Frankfurt a. Main : Metzner, 1974

[194] Vezi Sebastian Bruns, Kerstin Petretto , David Petrovic (Hrsg.), *Maritime Sicherheit*, Globale Gesellschaft und internationale Beziehungen, Wiesbaden : Springer VS., 2013

Hans-Joachim Stricker care, împreună cu doi specialiști de marcă ai *Universität der Bundeswehr (Universitatea Forțelor Armate)*, afirmau, într-un studiu publicat în anul 2013: „Nu numai economia, ci și securitatea Germaniei depind din ce în ce mai mult de evoluțiile de pe mare”[195]. Un adevăr. Paradoxul este că, din punct de vedere strict economic, Germania este una dintre marile puteri maritime ale lumii, situându-se printre primele cinci țări în ierarhia transportului maritim din lume.

Dacă preocupările pentru securitatea maritimă nu sunt pe măsura flotei comerciale germane și, mai ales, pe măsura intereselor naționale maritime ale Germaniei, totuși găsim documente de politică în domeniul maritim și vom porni analiza noastră de la acestea, încercând să descoperim acele elemente care se referă la securitatea și siguranța maritimă.

Studiile despre securitatea maritimă din Germania, tind să se cantoneze spre dimensiunea economică, neglijând dimensiunea militară, uneori reducând-o la ceva insignifiant. De asemenea și în Germania întâlnim o problemă pe care am mai întâlnit-o și la alte țări, și anume faptul că și pentru securitate și pentru siguranță este folosit același termen. „*Sicherheit”* în cazul Germaniei. De aici pleacă o serie de probleme, „deoarece conceptul de securitate este umplut cu două sensuri diferite și este important să se ia în considerare distincția lor”[196]. Practic, pentru mai multă claritate și pentru a nu se crea confuzie, de cele mai multe ori se folosesc termenii originali din limba engleză, „safety” și „security”, ceea ce denotă faptul că există lacune care au devenit din ce în ce mai acute și, în mod cert, utilizarea unor termeni din altă limbă, face doar distincție, dar nu și lămurește problema.

Cu toate aceste neajunsuri, să le zicem lingvistice, studiile de securitate din Germania introduc o noțiune foarte interesantă: securitatea în rețea, pe care o definesc ca pe o „abordare cuprinzătoare care urmărește optimizarea resurselor străine și de securitate la nivel național prin cooperarea inter-agenții și interdepartamentală și împărțirea muncii (întreaga abordare guvernamentală) pentru a crește în mod eficient securitatea unui stat. Securitatea în rețea se bazează pe o cooperare civilo-militară egală.”[197] Deși noi nu vom aborda această noțiune ca să o analizăm mai amănunțit, am menționat-o, deoarece este, totuși, interesantă, putând fi o modalitate de abordare și în ceea ce privește securitatea maritimă.

Constituția Germaniei Federale (Grundgesetzfür die Bundesrepublik Deutschland), cel mai important document legislativ, face referiri la domeniul

---

[195] LUTZ FELDT, CARLO MASALA, HANS-JOACHIM STRICKER UND KONSTANTINOS TSETSOS, *Kein Land in Sicht?*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.04.2013

[196] Prof. Dr. Carlo Masala und Konstantinos Tsetsos, *M.A., Die maritime Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union und Deutschlands im 21. Jahrhundert Maritime Sicherheit der Europäischen Union (MAREU)*, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No. 229, Mai 2013, p. 6

[197] *Ibidem*, p.7

maritim, începând cu articolul 27, unde se arată că: „Toate navele comerciale germane formează o flotă comercială unitară”[198].

De asemenea, la articolul 72, se face o precizare extrem de importantă, și anume că „în domeniul legislației concurente, landurile au competența de a legifera atât timp cât federația nu și-a exercitat competența legislativă prin lege”.[199] Dar există și situația în care, chiar dacă federația și-a exercitat competența administrativă, landurile pot, prin lege, să ia dispoziții diferite cu privire la mai multe domenii și sectoare de activitate, între care și gospodărirea apelor.[200]Și nu este rău! Cam atât! Bine că au flotă comercială, nu ca alții!

Cel mai important document german în domeniul politicii de securitate al Germaniei este *Das Weißbuch zur Sicherheitspolitik und zur Zukunft der Bundeswehr* (*Cartea Albă privind Politica de Securitate și privind Viitorul Bundeswehr-ului*) semnat, în anul 2016, de cancelarul *Angela Merkel*. Pentru a realiza cadrul în care se află securitatea maritimă, ar trebui să analizăm puțin acest document, stăruind asupra aspectelor care se referă la securitatea maritimă.

Spre surprinderea noastră, documentul nu conține decât o singură referire la securitatea maritimă („Având în vedere importanța funcționării și a rutelor de transport maritim și de aprovizionare sigure, problema securității maritime continuă să câștige ca importanță pentru NATO.”)[201] și aceasta cu referire la NATO. Mai mult, cuvântul „see – mare”, nu este întâlnit decât de șase ori în 48 de pagini cât are documentul. O primă referire, în context general, este când se arată că „O întrerupere a accesul la aceste bunuri publice globale pe cale terestră, maritimă, aeriană, cibernetică, și spațiu prezintă riscuri semnificative pentru funcționarea statului nostru și pentru prosperitatea a poporului nostru.”[202], iar o alta, mai apropiată de securitatea maritimă este că: „Siguranța rutelor maritime de aprovizionare și garantarea libertății mării libere sunt esențiale pentru o țară exportatoare cum ar fi Germania, care depinde de comerțul maritim. Perturbarea liniilor noastre de aprovizionare din cauza pirateriei, a terorismului și a conflictelor regionale poate avea un impact asupra prosperitatea țării noastre.”[203]

Celelalte referiri sunt cu caracter general și o notă de subsol. Cam asta este tot ce este inserat în cel mai important document privind securitatea Germaniei,

---

[198] **** Grundgesetzfür die Bundesrepublik Deutschland, vom 23. Mai 1949 zuletzt geändert am 28. März 2019*, Deutscher Bundestag, art. 27
[199] *Ibidem*, art. 72, alin. 1
[200] *Ibidem*, art. 72, alin. 3, pct. 5
[201] **** Das Weißbuch zur Sicherheitspolitik und zur Zukunft der Bundeswehr*, Berlin, 13. Juli 2016, p. 65
[202] *Ibidem*, p. 41
[203] *Ibidem*, p. 50

referitor la securitatea maritimă a acesteia. Comentariile sunt de prisos, iar situația este emblematică și paradoxală – o Germanie cu ieșire la mare, cu o flotă comercială remarcabilă, cu forțe navale performante, deși nu pe măsura aspirațiilor sale geopolitice și geostrategice, dar nepreocupată de securitatea sa maritimă atât cât ar trebui. Și, după cum vom vedea, nu o spunem noi, ci germanii înșiși.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Ministrul Federal al Economiei și Energiei) a elaborat, în anul 2016 un document intitulat *Maritime Agenda 2025 Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland (Agenda maritimă 2025 pentru viitorul Germaniei ca locație de afaceri maritime),* unde, evident, subiectul principal este dezvoltarea afacerilor în domeniul maritim. Pentru ceea ce ne interesează, în capitolul V *Instrumente zur Umsetzung der Maritimen Agenda 2025* (*Instrumente pentru punerea în aplicare a Agendei Maritime 2025*), în subcapitolul *Sicherheit des Seeverkehrs* (*Securitatea Transporturilor Maritime*) găsim referiri în ceea ce privește securitatea maritimă. Textul original specifică: „Modificarea condițiilor de mediu și creșterea în continuare a volumului de transport maritim, în special utilizarea tot mai mare a navelor container mari, impune cerințe suplimentare privind siguranța maritimă și protecția echipajului, a navelor, a încărcăturii și a mediului marin. Domeniile importante de acțiune includ dezvoltarea sistemelor de control al traficului (în special pe fluvii și porturi) și metodele de asigurare a unei puteri de propulsie minim necesare pentru a menține manevrabilitatea în mare.

În plus, există și alte amenințări la adresa securității maritime, cum ar fi pirateria și terorismul, precum și vulnerabilitatea și abuzul sistemelor informatice – atât la bord, cât și pe uscat. O altă provocare este cunoașterea precisă a încărcăturii din containere. Deși containerele pentru mărfuri periculoase sunt, de obicei declarate, există o serie de substanțe potențial periculoase care nu trebuie raportate companiei de transport maritim.”[204]

Amenințările la adresa securității maritime sunt conștientizate la nivel federal și se insistă pe o concluzie care relevă o schimbare importantă în ceea ce privește modul de abordare a problematicii securității și siguranței maritime. Astfel, se arată că: „Organizarea și gestionarea multor activități maritime bazate pe reglementări complexe în materie de securitate necesită sisteme tehnice de monitorizare și monitorizare pentru a asigura în comun un nivel ridicat de siguranță și pentru a reduce riscurile de securitate. Prin urmare, parteneriatul în materie de

[204] *** *Maritime Agenda 2025 Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland*, Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin, März 2017, p. 30

securitate maritimă dintre autoritățile publice și întreprinderile implicate trebuie consolidat și dezvoltat în mod constant."[205]

În document se recunoaște faptul că mediul maritim de securitate este cel care dictează măsurile și că Germania trebuie să se alinieze trendului internațional în domeniu („având în vedere importanța crescândă a rutelor maritime sigure pentru economia mondială, mediul de securitate în schimbare și amenințările tot mai mari la adresa securității maritime... evoluțiile politicii de securitate la nivel mondial și schimbarea capacităților militare necesare conduc în prezent la o creștere reînnoită a bugetelor apărării și la modificări ale nevoilor de achiziții publice")[206]

De asemenea, documentul subliniază și aspectul esențial și anume „Protecția infrastructurilor maritime (coaste, porturi, căi maritime, instalații offshore etc.), precum și creșterea eficienței resurselor și a capacității de transport sunt de importanță strategică pentru întreaga economie"[207].

Securitatea și siguranța maritimă nu sunt puncte forte ale acestui document, dar prezentarea sa pe scurt, am considerat că este un argument că în Germania există, la nivel guvernamental, abordări care, deși sunt foarte generale și destul de inconsistente, sunt un posibil început în acest domeniu unde Germania este deficitară, atât ca abordare teoretică, dar și ca preocupare și activitate instituțională.

O lege importantă, din 24.05.1965, modificată în data de 17.06.2016 și, apoi, în 19.06.2020, *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeAufgG) - Legea privind sarcinile Federației în domeniul transportului maritim*, conține referiri importante în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă.

Prima referire la securitatea maritimă se referă la „prevenirea pericolelor la adresa siguranței și facilității transportului, precum și prevenirea pericolelor maritime (poliția maritimă) și a efectelor nocive asupra mediului"[208]

Altă prevedere importantă o găsim la art. 4, unde se face referire la „monitorizarea traficului și a siguranței operaționale a ambarcațiunilor, pentru a preveni pericolele pentru mediul marin și pentru a proteja împotriva efectelor nocive asupra mediului" [209]

Articolul 6, face referire la „stabilirea și monitorizarea echipajului minim necesar pentru siguranța navelor, caracterul adecvat și competența comandantului și a membrilor echipajului și, în plus, prevenirea riscurilor pentru securitatea și

[205] *Ibidem*, p. 8
[206] *Ibidem*, p. 20
[207] *Ibidem*, p. 26
[208] **** Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG*, 24.05.1965, art.1 al. (2)
[209] *Ibidem*, art. 4

sănătatea navigatorilor de pe navele care arborează un pavilion străin", prevederile acestui articol fiind extrem de importante, mai ales în partea ce privește echipajul și comandantul navelor.[210]

Tot în cadrul articolului 1 găsim alte prevederi foarte importante privind securitatea maritimă, unde se specifică: „instituirea și monitorizarea sistemelor de salvgardare necesare pentru prevenirea pericolelor externe pentru siguranța transportului maritim, în special în sensul capitolelor XI-1 și XI-2 din Convenția internațională din 1974 pentru protecția vieții umane pe mare (BGBl. 1979 II p. 141), care a fost modificată ultima dată în conformitate cu Legea din 22 decembrie 2003 (BGBl. 2003 II p. 2018)[211], inclusiv definirea caracterului adecvat și a competenței personalului care urmează să fie numit în acest scop în sectorul transportului maritim și al societăților, precum și acordarea autorizațiilor, certificatelor și consultanței asociate acestor sisteme de securitate"[212]

Articolul 7, vine cu precizări privind echipamentele care se instalează la bordul navelor și care „pot fi introduse pe piață, instalate, întreținute sau utilizate numai în măsura în care respectă cerințele de securitate și sănătate și alte condiții de introducere pe piață"[213]

Practic, această lege reglementează activitatea în transporturile navale, dar este, în același timp, și prima lege care conține prevederi privind securitatea și siguranța maritimă, principalele prevederi în acest sens enumerându-le mai sus, dar, pe parcurs, vom mai reveni la prevederile acestei legi.

Părăsind, puțin, domeniul legislativ, semnalăm faptul că, în februarie 2004, *Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) - Consiliul experților în domeniul mediului*, a publicat o lucrare de excepție, *Meeresumweltschutz für Nord und- Ostsee – Sondergutachten (Protecția mediului marin pentru Marea Nordului și Marea Baltică - rapoarte speciale)*, dedicată mediului și pisciculturii, dar cu referiri clare și asupra securității maritime, dependentă, așa cum am mai arătat, și de evoluțiile din domeniul marin.

Pentru demersul nostru, foarte important este capitolul 3 al lucrării, Necesitatea de a lua măsuri și măsuri de protecție a *Handlungsbedarf und Maßnahmen zum Schutz von Nord- und Ostsee (Mării Nordului și a Mării Baltice)*, unde se analizează în profunzime efectele poluării produse de către activitatea umană în domeniul maritim, în special de către activitatea de transport maritim, măsurile ce trebuie luate, precum și modul și conținutul pregătirii personalului implicat în transportul maritim.[214]

---

[210] *Ibidem*, art. 6

[211] German Bundesgesetzblatt (BGBl) – Monitorul Federal (Similar Monitorului Oficial din România)

[212] *** *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG)*, 24.05.1965, art.1, al. 13

[213] *Ibidem*, art. 7, al. (1)

[214] *** Geschäftsstelle des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, *Meeresumweltschutz für Nord und- Ostsee – Sondergutachten*, Berlin, Februar 2004, pp. 117-206

Această lucrare merită mult mai multă atenție, fiind un document de referință în domeniu, noi semnalând doar faptul că are și o serie consistentă de referiri la probleme care concură la securitatea maritimă. Din păcate, economia de timp și spațiu a lucrării noastre nu ne permite o incursiune, nici măcar fugitivă, în conținutul acestui adevărat demers științific de valoare. Poate, specialiștii noștri în probleme de mediu și pescuit se vor apleca asupra lui, fiindcă suntem convinși că nu este cunoscut de prea multă lume, deoarece, fiind în limba germană, este dificil de parcurs și greu de tradus.

În vederea alinierii la prevederile IMO și ale Uniunii Europene privitoare la securitatea navelor, în anul 1998, Germania adoptă *Schiffssicherheitsgesetz – Legea privind securitatea navelor*, care a fost modificată ultima dată prin articolul 1 din Ordonanța din 3 martie 2020 (BGBl. I p. 412). Practic, legea se referă numai la problemele specifice Germaniei și la modul de aplicare al acestora în practică. Astfel, una dintre particularități, pe care o întâlnim la marea majoritate a statelor care au ieșire la Oceanul Planetar, este faptul că se specifică în mod expres faptul că: „Dispozițiile prezentei legi nu se aplică navelor Bundeswehr ...”.[215]Adică navelor militare. Și, mai târziu, o să abordam mai detaliat acest aspect.

O mențiune extrem de importantă găsim și în secțiunea 6, unde se arată că: „Cu excepția cazului în care se impune altfel, căpitanul consemnează imediat în jurnalul navei, prin intermediul unor mențiuni corespunzătoare, toate incidentele de la bord care au o importanță deosebită pentru securitatea maritimă, inclusiv protecția mediului pe mare și sănătatea și securitatea la locul de muncă. În cazul unui naufragiu, căpitanul asigură, dacă este necesar și posibil, documentele de înregistrare”[216].

De asemenea, foarte importantă este și secțiunea 9, unde sunt stabilite persoanele care răspund de securitatea și siguranța navelor.

Așa cum am arătat, această lege nu reglementează în sensul că stabilește ceva, ci, practic, face precizări privind aplicarea legislației internaționale și europene.

O altă lege importantă pentru securitatea și siguranța maritimă este *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG) - Legea privind îmbunătățirea siguranței maritime prin investigarea accidentelor maritime și a altor incidente,* care este o lege tipic nemțească, făcută cu meticulozitate și dusă până la amănunt, nelipsindu-i practic nimic din ceea ce trebuie să însemne un ghid perfect pentru investigarea accidentelor maritime și îmbunătățirea securității și siguranței maritime.

O primă problemă care ne interesează din această lege este cea a accidentelor în care sunt implicate nave militare, în acest sens specificându-se că: „În plus, se face un regulament adecvat între Ministerul Federal al Transporturilor

---

[215] *** *Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist,* § 2 Weitere Begriffsbestimmungen und Ausnahmen vom Anwendungsbereich, al. 2, pct. 6

[216] *Ibidem*, §6 Ergänzende Pflichten, art. 3

și Infrastructurii Digitale și Ministerul Federal al Apărării pentru investigarea siguranței accidentelor maritime în care este implicată o navă militară și care afectează în principal chestiuni militare”[217]. Adevărul este că, în privința acestui aspect, lucrurile sunt destul de neclare în cazul majorității statelor care sunt în această situație.

O altă prevedere importantă este că „în cazul accidentelor maritime de o importanță și o gravitate deosebită, a căror investigație privind siguranța a depășit nivelul obișnuit prin natura și domeniul de aplicare și în care evaluarea și combinarea rezultatelor diferitelor acte de investigație nu pot conduce cu ușurință la un rezultat vădit lipsit de ambiguitate, Oficiul Federal constituie o Cameră de Anchetă”[218] Aici, probabil, se înscriu și accidentele în care sunt implicate și nave militare.

Foarte important este faptul că, această lege stabilește care sunt accidentele maritime și face o clasificare a acestora, funcție de gravitate, în grave și foarte grave.[219] De asemenea, se fac referiri la norme privind investigațiile internaționale legate de transportul maritim[220] și asupra normelor europene[221], cu precizări privind aplicarea acestora de către autoritățile germane din domeniu.

În ceea ce privește investigațiile propriu-zise, se fac trimiteri la modul cum este prevăzut in documentele internaționale acest aspect, modul concret de desfășurare în Germania cu accent special pe activitatea *Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) - Oficiul Federal pentru Investigarea Accidentelor Maritime*, modul cum se cooperează cu alte țări, participarea la investigații de securitate inițiate de alte state, modalități de efectuare a investigației, competențe privind efectuarea investigației, măsuri în ceea ce privește locul accidentului, persoane ce participa la investigarea accidentului (martori, experți, asistenți etc.), întocmirea rapoartelor de anchetă și prezentarea acestora, recomandări privind măsurile de siguranță (acestea putând fi emise și pe timpul derulării investigației ele adresându-se organismelor pe care le pot pune în aplicare în cadrul măsurilor corespunzătoare sau unor entități care pot fi, de asemenea, persoane fizice, companii sau asociații), situațiile în care se poate relua o anchetă, *Camera de Examinare* și modul de funcționare al acesteia, reguli generale privind prelucrarea datelor și informațiilor colectate, respectarea regulilor de confidențialitate, diseminarea datelor și informațiilor, termenele de păstrare și distrugere a datelor și dosarelor, publicarea de statistici anuale (navele implicate de statul de pavilion, tipul de navă, șantierul naval al producătorului, tipul de avarie a navei, natura

---

[217] *** *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG)*, secțiunea 1 – Anwendungsbereich, art.1 Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes, pct.4, 16.06.2002, modificată la 1 martie 2012 (BGBl. I p. 390) ultima modificare datând din 20 noiembrie 2019 (BGBl. I p. 1626)

[218] ****Ibidem*, Secțiunea 3, subsecțiunea 6

[219] ****Ibidem*, Secțiunea 1, art. 1a

[220] ****Ibidem*, Secțiunea 2

[221] ****Ibidem*, Secțiunea 3

daunelor cauzate de terți și daunele aduse mediului, în transportul mărfurilor periculoase, natura mărfurilor periculoase, după caz; numărul de persoane de la bordul navei; numărul de persoane aflate la bord care au decedat și consecințele accidentelor, în special vătămări letale, grave și de altă natură; locul accidentului, data, cauza și circumstanțele accidentului, în special faza operațională, natura accidentului maritim și cauzele accidentului etc.)[222],

De asemenea, se fac precizări în ceea ce privește activitatea *Die Seeamter – Birourile Maritime*[223], asupra căreia nu ne vom opri, deoarece vom reveni asupra acestui subiect, deoarece este foarte important în înțelegerea sistemului german de investigare a accidentelor maritime.

Trebuie reținut faptul că această lege, practic, are mai mult caracter preventiv, decât punitiv, deși prevede și pedepse și sancțiuni destul de dure, mergând până la suspendarea brevetului sau atestatului (certificatului) de exercitare a profesiei pe un termen care poate ajunge la 30 de luni. În mod normal, o astfel de măsură este luată atunci când titularul brevetului nu a fost în măsură să efectueze serviciul la bord în condiții de siguranță, ca urmare a consumului de băuturi alcoolice sau de alte substanțe intoxicante.[224]

Este necesar să precizăm că, începând cu iunie 2002, pentru alinierea la legislația internațională, ancheta privind accidentele maritime din Germania a fost complet restructurată prin împărțirea acesteia într-o procedură legată de obiect și alta de subiect și prin urmare este desfășurată de către două autorități care nu cooperează și nu fac schimb de date: *Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) - Oficiul Federal pentru Investigarea Accidentelor Maritime (BSU),* care are scopul de a identifica cauzele care au dus la accidentul maritim, fără consecințe pentru cei implicați și *Die Seeamter – Birourile Maritime*, care stabilesc vinovații și pot lua măsuri de suspendare din funcție a persoanelor vinovate de până la 30 de luni sau, în cazuri excepționale, pe viață. Ancheta birourilor maritime se efectuează în conformitate cu secțiunile 1 și 4 din *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG) - Legea privind îmbunătățirea siguranței maritime prin investigarea accidentelor maritime și a altor incidente*. Această sarcină este îndeplinită de *Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - Administrația Federală a Căilor Navigabile și a Transportului Maritim*, în conformitate cu cerințele legii de către comisiile de anchetă, care sunt formate în Hamburg, Kiel, Rostock, Bremerhaven și Emden[225].

---

[222] **** Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG),* secțiunea 3, 16.06.2002, modificată la 1 martie 2012 (BGBl. I p. 390) ultima modificare datând din 20 noiembrie 2019 (BGBl. I p. 1626)

[223] *Ibidem*, secțiunea 4, subsecțiunea 3

[224] *Ibidem*, secțiunea 4, subsecțiunea 3, art. 50

[225] https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/seeamt/seeamt-node.html

Conform legii, șeful unui Birou Maritim (*Die Seeamter*), este obligatoriu sa aibă o pregătire de judecător în conformitate cu legea judecătorilor din Germania (*Deutschen Richtergesetz*), iar copreședinții permanenți ai birourilor maritime trebuie „să aibă capacitatea de a fi căpitan pe nave adecvate și să aibă suficientă experiență în gestionarea unei nave maritime, în cazul autorizațiilor pentru navele comerciale”.[226]

Faptul că ancheta este împărțită în două, în opinia noastră, este evident că nu este o idee bună și sunt foarte multe opinii, în acest sens, în rândul specialiștilor în domeniu, inclusiv din Germania.

Revenind strict la problemele de securitate maritimă, o primă acțiune notabilă în ceea ce privește securitatea maritimă este înființarea și intrarea în funcțiune, prin hotărârea guvernului federal și a landurilor costiere (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen și Schleswig-Holstein), a *Das Maritime Sicherheitszentrum-MSZ* (*Centrul de Securitate Maritimă*), al cărui nucleu operațional, *Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) - Centrul comun de situații See (GLZ-See)* - și-a început activitatea la 1 ianuarie 2007, prin activitatea comună a *Poliției Federale (Bundespolizei), Autoritatea Vamală (Zoll), Institutul Federal pentru Agricultură și Alimentație (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung), Administrația Federală a Căilor Navigabile și a Transportului Maritim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), Poliția pentru Protecția Apelor (Wasserschutzpolizeien)* din cele cinci țări de coastă și *Comandamentul Central pentru Urgențe Maritime (Havariekommando)* și, bineînțeles, *Forțele Navale Germane (Deutsche Marine)*.

Pentru gestionarea urgențelor maritime, Germania are o serie de acorduri bilaterale și trilaterale cu statele din zonă, astfel[227]:

- cu Danemarca și Țările de Jos (Planul *DENGERNETH* la Marea Nordului);
- cu Danemarca și Suedia (planul *SWEDENGER*);
- cu Polonia (acord administrativ pentru Golful Pomeranian);
- Acord privind contrabanda, cu Țările de Jos (WAKER);
- Acorduri regionale și subregionale privind supravegherea aeriană și accesul la datele din satelit

În anul 2011, *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane)*, elaborează documentul *Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten*

---

[226] *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG)*, secțiunea 4 – Normvollzug gegenüber einzelnen an Bord verantwortlichen Personen im Verwaltungsverfahren, subsecțiunea 1, Grundsätze, Vorprüfung art.1 Zielsetzung und Geltungsbereich des Gesetzes, art.44, al.3, 16.06.2002, modificată la 1 martie 2012 (BGBl. I p. 390) ultima modificare datând din 20 noiembrie 2019 (BGBl. I p. 1626)

[227]https://www.havariekommando.de/DE/wir-ueber-uns/schadstoff-und-schiffsunfallsbekaempfung-see/schadstoff-und-schiffsunfallsbekaempfung-see-node.html

deutschen Meerespolitik (Planul de acțiune Marea, ca parte a unei politici maritime germane integrate).

Aici găsim și primele referiri oficiale privitoare la securitatea maritimă, conținute în subcapitole ale acestui plan (**Fig. 106**).

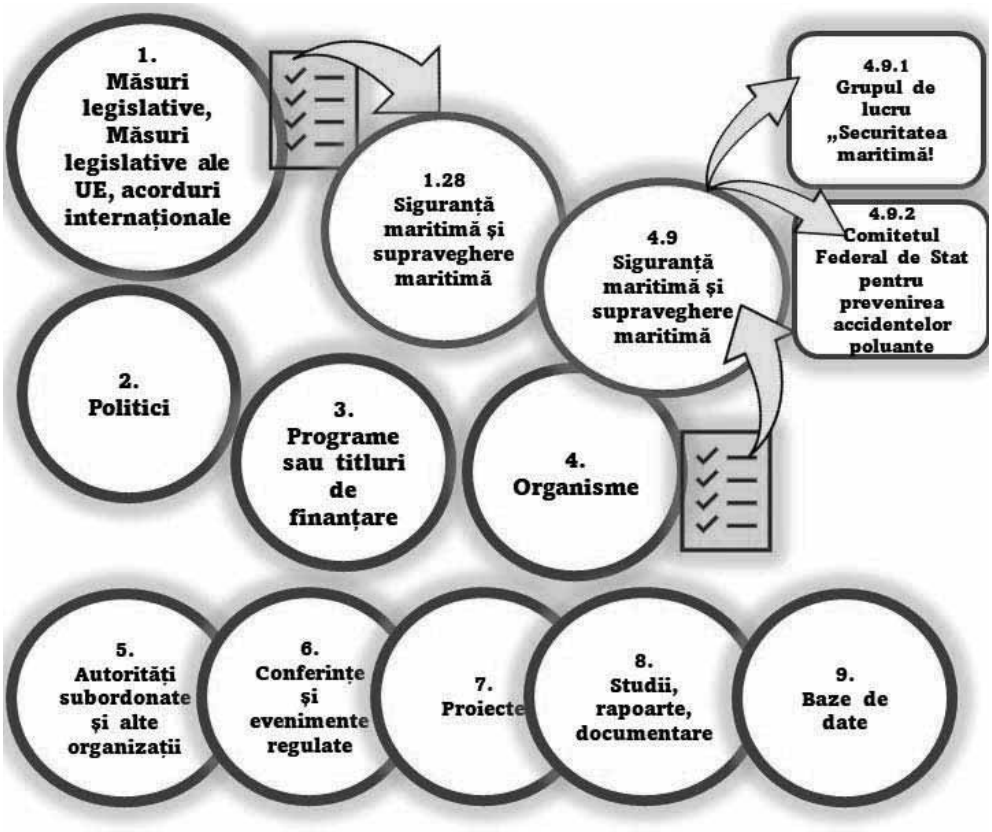


Fig. 106 Planul de Acțiune ”MAREA”, ca parte a unei politici germane integrate
Sursa informațiilor: *Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, 17 Juni 2011, pp. 14, 16, 27-28, 37

Responsabilitatea pentru siguranța și supravegherea maritimă revine, conform acestui plan, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale)- BMVBS.*

Acest document este, în mod evident, o construcție în baza actelor normative internaționale (IMO) și ale UE în domeniul maritim și o încercare de transpunere a acestora în politica germană în domeniul maritim, mai mult decât o aliniere a politicii germane în domeniu. Prin modul de abordare, așa cum reiese și din figura de mai sus, securitatea și siguranța maritimă sunt abordate în mod unitar cu supravegherea maritimă, fără a se specifica faptul că, aceasta din urmă este, în

fapt, o componentă a complexului pe care noi îl definim ca fiind securitatea maritimă.

Dar, hai să vedem concret la ce se referă subcapitolele din plan care abordează securitatea maritimă.

O primă abordare o găsim în cadrul celor 31 de măsuri și acțiuni planificate în cadrul primei din cele nouă acțiuni principale ale planului, *Gesetzgebungsmaßnahmen, EU-Rechtssetzungsmaßnahmen, Interna-tionale Abkommen (Măsuri legislative, măsuri legislative ale UE, acorduri internaționale)*, în cadrul acțiunii subsecvente *1.28 Maritime Sicherheit und Seeraumüberwachung (Siguranța maritimă și supravegherea maritimă)*, în care se arată că: „În ceea ce privește siguranța maritimă și supravegherea maritimă, în *Cadrul Ministerului Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane* sunt stabilite următoarele competențe: *Centrul de Siguranță Maritimă, Controlul Accidentelor de Poluare, Conceptul de Remorcare de Urgență, Dană (spațiu) de urgență*. La 1 ianuarie 2007, *Centrul Comun de Localizare „See" (GLZ-See)* din Cuxhaven și-a început activitatea. Acest lucru a atins o etapă importantă în parcursul către *Maritime Sicherheitszentrum (Centrul de Securitate Maritimă) - MSZ*". Practic, GLZ-See (*Gemeinsame Lagezentrum See) - Centrul Comun de Localizare* este nucleul operațional al *Maritime Sicherheitszentrum (Centrul de Securitate Maritimă) – MSZ."*[228]

O altă referire la securitatea maritimă o găsim în cadrul celei de-a patra direcții de acțiune, *Gremien (Organisme- Structuri)*, ca a noua componentă a acesteia, *denumită Im Rahmen der maritimen Sicherheit (În contextul securității maritime)* unde sunt abordate două probleme și anume: *Ressortarbeitskreis "Maritime Sicherheit" (Grupul de lucru Securitatea Maritimă) și Bund-Länder-Ausschuss zur Schadstoffunfallbekämpfung (Comitetul Federal de Stat pentru Prevenirea Accidentelor Poluante)*.

Să vedem despre ce este vorba! Și vom reda integral textul, conform documentului original.

„*Grupul de lucru <Siguranța Maritimă>* (*Der Ressortarbeitskreis <Maritime Sicherheit>)* este un forum regulat pentru o coordonare interdepartamentală a diferitelor inițiative și eforturi în domeniul siguranței maritime. Structura federală a Republicii Federale Germania face esențial ca autoritățile federale și cele ale landurilor, care sunt responsabile în temeiul *Legii Fundamentale*, să depună un efort comun pentru a asigura securitatea în mediul maritim. În acest scop, toate întrebările relevante vor primi un răspuns în cadrul *Grupului de Lucru pentru Securitatea Maritimă*". [229]

A doua referire este la poluarea maritimă și este atât de generală, încât nu este cazul să ne oprim asupra ei.

---

[228] *** *Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, 17 Juni 2011, pp. 27-28

[229] *Ibidem*, p. 37

Un document care merită analizat este și *Verordnung über die Sicherung der Seefahrt*[230] *- Regulamentul privind siguranța maritimă*, deoarece are câteva prevederi interesante, începând cu cea din § 1 Anwendungsbereich (*Secțiunea 1 – Domeniul de Aplicare*), unde se arată că: „Prezenta ordonanță nu se aplică navelor din Bundeswehr".[231] În secțiunea 2 *(§ 2 Hilfeleistung in Seenotfällen - Asistență în situații de urgență maritimă*) se fac precizări privind modul în care comandantul unei nave (echivalentul) trebuie să acționeze când i se solicită ajutorul în caz de situații de urgență maritimă. Foarte importante sunt precizările privind acțiunile comandantului în cazul în care hotărăște să nu intervină sau nu poate să intervină, fiind obligat să consemneze acest lucru, cu amănuntele pe care le consideră necesare, în jurnalul de bord. În orice situație de acest gen, trebuie, obligatoriu, să anunțe cel mai relevant serviciu de căutare și salvare.

Secțiunile 3,4 și 5 au fost anulate, iar celelalte secțiuni se referă la:

- Secțiunea 6 - Norme specifice de conduită după coliziuni- unde sunt detaliate toate acțiunile ce trebuie desfășurate în caz de coliziune, în special de către comandanții navelor implicate;
- Secțiunea 7 - Notificarea anumitor evenimente importante pentru siguranța maritimă – unde se specifică în amănunt ce informații trebuie furnizate despre orice eveniment important privitor la securitatea maritimă la care persoanele aflate pe mare (în special comandanții de nave) sunt martori;
- Secțiunea 7a – Este introdusă în scopul reglementării modului de păstrare a documentelor, înregistrărilor electronice și magnetice, referitoare la evenimentele de siguranță maritimă, dar și de protecție a acestora;

Secțiune 7b – Se referă la modul de acțiune când, în evenimentul produs, este vorba de o epavă. La această secțiune există două prevederi extrem de importante. Una dintre ele se referă la definirea accidentului maritim, arătându-se că „În sensul prezentului regulament, un accident maritim înseamnă o coliziune a navei, un incident nautic sau un alt eveniment la bordul sau în afara bordului unei nave, care cauzează sau amenință să provoace daune navei sau încărcăturii acesteia" [232] și la definirea a ceea ce înseamnă o epavă: „1. o navă scufundată sau eșuată; 2. orice parte a unei nave scufundate sau irecuperabile, inclusiv orice obiect de la bordul navei; 3. toate obiectele pierdute pe mare de o navă care au fost blocate sau scufundate sau în derivă pe mare; 4. o navă care se scufundă sau este eșuată sau o navă care este susceptibilă să se scufunde sau să rămână.

Secțiunea 7c – specifică faptul că *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Direcția Generală Căi Navigabile și Transport Maritim)* poate dispune ca „proprietarul înregistrat al unei nave care arborează pavilionul federal să își

---

[230] Acest regulament datează din 27.07.1993, (BGBl. I p. 1417), fiind modificat ultima dată prin articolul 544 din Ordonanța din 31 august 2015 (BGBl. I p. 1474)

[231] *** *Verordnung über die Sicherung der Seefahrt*, Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz, secțiunea 1, al. (2), 2015

[232] *Ibidem*, secțiunea 7b, al (4)

respecte obligația de a îndepărta o epavă și să respecte cerințele stabilite de statul de coastă competent în cazul în care statul de coastă competent a stabilit că epava prezintă un risc”[233]această organizație.

Secțiunea 8 – stabilește că cel care comandă nava trebuie să respecte regulile de navigație stabilite de *IMO*, precum și regulile de raportare stabilite de către această organizație;

Secțiunea 8a – Se referă la măsurile de siguranță pentru tranzitarea canalului Panama;

Secțiunea 9 – specifică, în mod expres faptul că armatorul, navlositorul sau orice altă persoană, nu are dreptul să schimbe hotărârile pe care le ia comandantul navei, care este singurul responsabil de securitatea acesteia;

Secțiunea 10 – este rezervat sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor regulamentului.

Am rezervat ceva spațiu prezentării acestui regulament, deoarece se referă la siguranța maritimă care, așa cum am arătat în primul capitol, este strâns legată de securitatea maritimă dar și pentru a reaminti câteva elemente pe care orice ofițer de marină trebuie să le cunoască. Inclusiv cei din marina militară.

Cam atât despre securitatea maritimă în acest plan, care, în stilul german, se concentrează pe probleme economice

Un document important, pe care nu putem să îl ignorăm, este *Jahresbericht Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland (Raport Anual Fapte și Cifre privind Situația Maritimă a Republicii Federale Germania)* elaborat de către *Marinekommando (Comandamentul Naval)* și care, printre alte probleme, chiar la capitolul 1 abordează problema securității maritime, fiind singurul document cu o abordare mai cuprinzătoare a problemelor de securitate maritimă. Faptul că primul capitol al unui astfel de important document este dedicat securității maritime, este de reținut, deoarece acest aspect denotă preocupare și, în același timp, conștientizarea și oficializarea faptului că securitatea maritimă este, în acest moment, cea mai importantă problemă a mării și activităților desfășurate în domeniul maritim.

Structurat pe opt subcapitole (**Fig. 107**), capitolul privind securitatea maritimă are o structură de abordare fixă, începând cu anul 2019, când, primul subcapitol din raportul pe anul 2018, *Maritime Konflikte / Spannungsgebiete (Conflicte Maritime / Zone de Tensiune)*, este înlocuit cu *Weltweit sicherer Seehandel (Comerțul maritim sigur la nivel mondial)*.

În primul subcapitol, *Weltweit sicherer Seehandel (Comerțul maritim sigur la nivel mondial)*, se face o trecere în revistă a zonelor de conflict și potențial conflict care pot afecta comerțul pe mare al Germaniei, care se situează la o cifră de 500 miliarde de euro, efectuat de aproximativ 400 de companii maritime

[233] *Ibidem*, secțiunea 7c

germane, însumând 2790 de nave, cu o putere economică de peste 50 miliarde de euro.[234]

Fig. 107 Structura capitolul Securitatea Maritimă din *Jahresbericht Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland (Raport anual Fapte și cifre privind situația maritimă a Republicii Federale Germania)*
Sursa informațiilor: *Marinekommando Jahresbericht 2018 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, pp.6-80, Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, pp.6-82, Marinekommando Jahresbericht 2020 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, pp.6-84, Marinekommando*

În ceea ce privește pirateria, rapoartele anuale nu fac decât să reia datele publicate de către *ICC IMB (International Chamber Of Commerce, International Maritime Bureau) – Camera Internațională de Comerț, Biroul Maritim Internațional*, fără a face nicio interpretare, recomandări sau concluzii.

La fel și subcapitolul dedicat migrației, *Maritime Flüchtlingsbewegungen (Mișcările de migrațiune pe mare ale refugiaților)*, nu aduce nimic nou, reiterând date statistice cunoscute și faptul că Germania este una dintre destinațiile predilecte ale migranților, fiind în locul 5 în lume în acest sens.[235]Practic, nicio măsură, concluzie, propunere ci doar o prezentare statistică, seacă. Practic, filosofia este simplă. Migranții vin prin mările altora, nu ale Germaniei și, deci, treaba trebuie să o rezolve alții.

Următorul capitol, *Schiffsverluste (Pierderi de nave)*, în afară de faptul că se constată că pierderile de nave s-au redus semnificativ și enumerarea unor zone

[234] *** *Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019, p. 8
[235] *** *Marinekommando Jahresbericht 2020 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 6 nov.2020, p. 22

periculoase pentru navigație, între care este inclusă și Marea Neagră[236], ca și în celelalte subcapitole, predomină datele statistice preluate din diferite surse.

În subcapitolul *Flaggen-und Hafenstaatkontrollen (Controlul statului pavilionului și Controlul statului portului)*, în aceeași notă ca și la celelalte subcapitole, se înșiră banalități, insistându-se, în mod nejustificat, pe faptul că echipajele navelor nu respectă cu strictețe măsurile de siguranță și că inspectorii statului portului (Germania) au o misiune dificilă, având de-a face cu minciunile celor inspectați, făcându-se o propunere stanahovistă și anume ca să se amplifice controalele pe timp de noapte și în week-end.[237]Ciudat mod de abordare. Oricum se face o constatare pozitivă privind Memorandumul de la Paris, din anul 1982, privitor la controlul statului portului, în sensul că au scăzut semnificativ deficiențele constatate.

Reamintim că *1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Memorandumul de Înțelegere privind Controlul Statului Portului, Paris 1982)* ,[238] semnat la Paris, pe 26 ianuarie 1982, de 27 de state europene, la care se adaugă Federația Rusă și Canada, este documentul de bază prin care statele semnatare exercită dreptul de control al statului portului. Acest control, practic este o a doua linie de control, după controlul statului pavilionului și este un factor pozitiv suplimentar pentru securitatea și siguranța maritimă.

Al șaselea subcapitol, *Maritimes Sicherheitsmanagement der Bundesrepublik Deutschland (Managementul Securității Maritime în Republica Federală Germană)*, prezintă detalii despre *Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) - Centrul de Securitate Maritimă* și *GLZ-See (Gemeinsame Lagezentrum See)- Centrul Comun de Localizare*[239], pe care nu le vom mai relua, deoarece le-am prezentat, sperăm, destul de explicit, mai sus.

O informație relevantă ne este furnizată despre sistemul *MATIS (Maritime Awareness Tactical Information System) – Sistemul Maritim Tactic de Informații privind Cunoașterea Situației)*, dezvoltat de *Navielektro*[240], din Finlanda și care realizează o imagine unică a situației, furnizând informații multiple care contribuie la realizarea unei securități și siguranțe maritime mult mai performante. Practic, sistemul MATIS, este contribuția *Marinei Germane* la activitatea comună din cadrul *Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) - Centrul de Securitate Maritimă.* Ar fi interesant să intrăm puțin în detalii despre acest sistem, dar ne îndepărtăm de la subiectul nostru și ne cantonăm într-un subiect colateral, așa că, să ne vedem de treaba noastră.

---

236 **** Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019, p. 28

237 *Ibidem*, p. 35

238 cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1982-Paris-Memorandum-of-Understanding-on-Port-State-Control.pdf

239 **** Marinekommando Jahresbericht 2020 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, Marinekommando*, 6 nov.2020, pp. 42-44

240 https://www.navielektro.fi/matis.html

De asemenea, tot în acest subcapitol se fac referiri la *Havariekommando (Comandamentul pentru Situații de Urgență)*, care are ca principală misiune managementul situațiilor de urgență în Marea Baltică și Marea Nordului.

Acest comandament are șase secțiuni (**Fig. 108**)

În acest subcapitol găsim informații chiar relevante despre instituțiile care sunt implicate în securitatea și siguranța maritimă din Germania și, în continuare, vom prezenta câteva aspecte legate de acestea, din necesitatea de a cunoaște mai bine sistemul național de securitate maritima al Germaniei, bineînțeles folosind și alte surse de informații. Deoarece am abordat problemele referitoare la *Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) - Centrul de Securitate Maritimă* și structura subordonată acestuia, *GLZ-See (Gemeinsame Lagezentrum See)-Centrul Comun de Localizare, Havariekommando (Comandamentul pentru Situații de Urgență)* nu vom mai relua subiectul și ne vom limita la a prezenta, dacă este cazul, numai informații suplimentare esențiale despre activitatea acestor instituții.

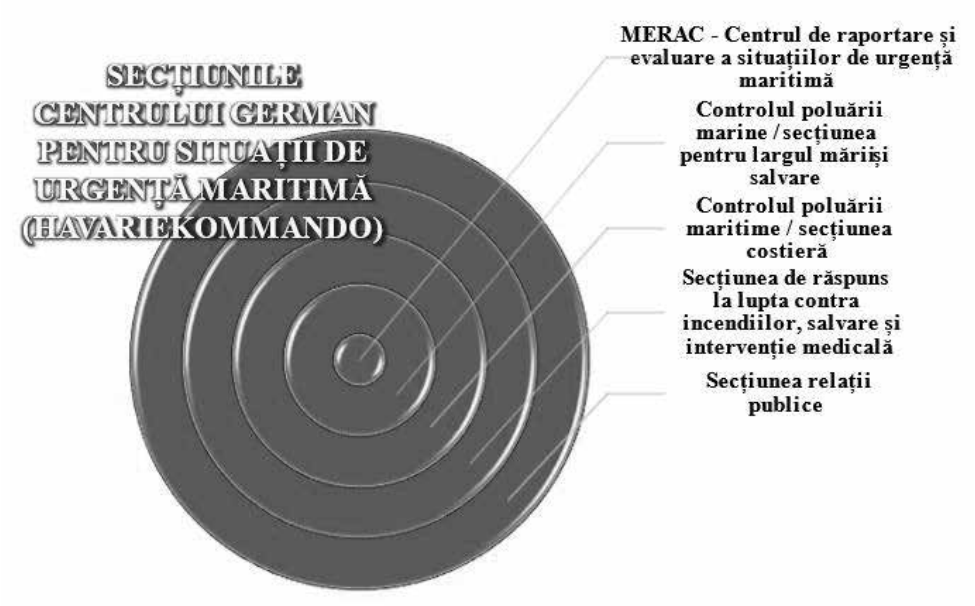


Fig. 108 Secțiunile Centrului German pentru Situații de Urgență Maritimă
Sursa informațiilor: https://www.havariekommando.de/EN/home/home-node.html

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) – Administrația Federală a Căilor Navigabile și a Transportului Maritim, este o structură din cadrul *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale)*, care are ca sarcini întreținerea, exploatarea și construcția căilor navigabile federale, în responsabilitatea sa fiind 23.000 km^2 de căi navigabile și aproximativ 7.300 km de

căi navigabile interioare.[241] În cadrul acestei autorități funcționează *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)-Direcția Generală Căi Navigabile și Transport Maritim*, din *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale)*, direcție generală înființată pe 1 mai 2013 și care are sediu la Bonn, prin reunirea structurilor regionale într-o singură structură federală centrală este responsabilă de siguranța transportului maritim și, printre altele, se ocupă și de activitatea de pilotaj, intervenție în caz de urgență, prevenirea și combaterea poluării, ajutor în caz de accidente suferite de persoane, lupta contra incendiilor, monitorizarea traficului maritim și respectarea regulilor de navigație.[242]

O altă instituție importantă este *Bundespolizei See (BPol See) – Poliția Federală Maritimă*, este responsabilă cu protecția apelor teritoriale ale Germaniei, acționând, de regulă, în afara apelor teritoriale și având în supraveghere 700 Km. de frontieră maritimă a Germaniei.[243]Are ca misiune principală interzicerea pătrunderii neautorizate peste frontiera maritimă a Germaniei. De asemenea, ea monitorizează activități precum pescuitul, activitățile subacvatice, activitățile de minerit și de cercetare marină în zona platoului continental al Germaniei.[244]

Poliția Federală Maritimă, componentă a *Bundespolizei (Poliția Federală*) are ca misiune protecția zonelor costiere în Marea Nordului și Marea Baltică (**Fig 109**), împreună cu *Wasser-und Schifffahrtsverwaltung (Administrația Apelor și a Transportului Maritim), Fischereischutz (Protecția Pescuitului)* și *Vama (Der Zoll).*

Ea face parte din structura *Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt (Direcția Federală de Poliție Bad Bramstedt),* care este una dintre cele opt direcții generale ale Bundespolizei (Poliția Federală) și singura direcție care are o componentă maritimă.[245]

O sarcină nouă pentru *Bundespolizei (Poliția Federală)* este aceea de a autoriza firmele de securitate, iar în domeniul maritim această sarcină revine *Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt (Direcția Federală de Poliție Bad Bramstedt)*, tocmai pentru că aceasta are componenta maritimă, adică *Bundespolizei See (BPol See) – Poliția Federală Maritimă*.[246]

---

[241]https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/wasserstrassen-und-schifffahrtsverwaltung-des-bundes.html

[242]https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/notfallschlepper-und-havariebekaempfung/ notfallschlepper-und-havariebekaempfung-node.html

[243] **** Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019, p. 48

[244] https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/03Organisation/02Direktionen/BadBramstedt/ See/see_node.html

[245] https://www.veko-online.de/54-archiv/ausgabe-1-13/168-titel-die-bundespolizei-see.html

[246] *Ibidem*

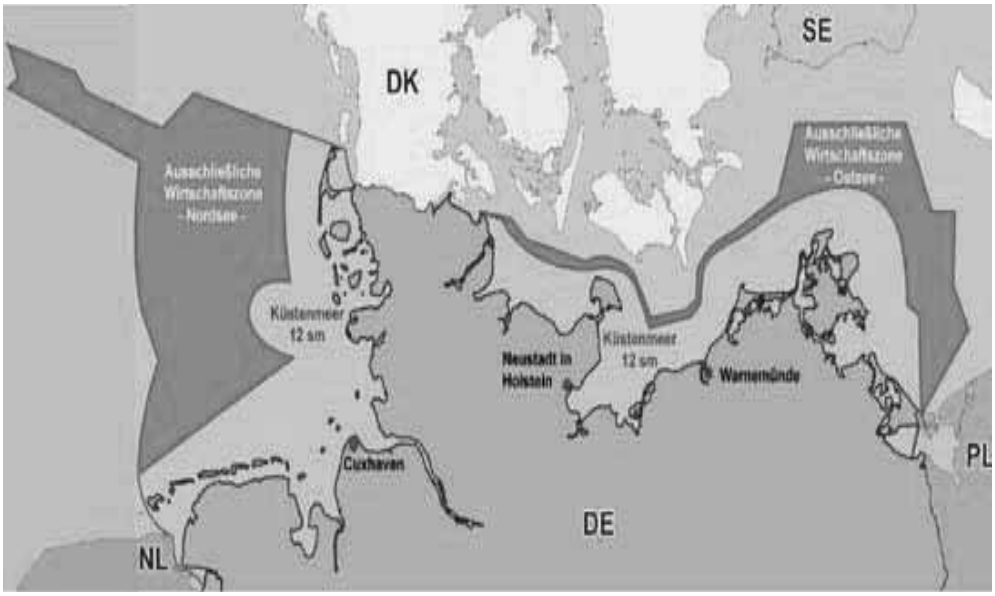


Fig. 109 Zonele de acțiune ale *Bundespolizei See (BPol See) – Poliția Federală Maritimă*, în Marea Nordului și Marea Baltică

Sursa: https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/03Organisation/02Direktionen/BadBramstedt/See/Zustaendigkeiten/zustaendigkeiten_anmod.html?nn=6780722

Sarcinile operaționale din Marea Nordului și Marea Baltică sunt îndeplinite de cele trei inspectorate maritime ale poliției federale din *Cuxhaven*, *Neustadt in Holstein* și *Warnemünde*. Inspectoratele constau dintr-un grup de conducere și opt echipaje. Fiecare au câte două nave operaționale și aceste nave sunt prezente 24 de ore pe zi, 365 de zile pe săptămână, în largul coastei germane. Unitățile maritime sunt sprijinite din aer de elicoptere maritime ale unității de aviație ale poliției Federale *(Bundespolizei-Fliegerstaffel*) din *Fuhlendorf*. [247]

O secție specială a *Bundespolizei See (BPol See) – Poliția Federală Maritimă*, este *Die Maritimen Ermittlungs - und Fahndungsgruppe (MEFG) – Grupul de Descoperire și Investigare a Incidentelor Maritime*, care cercetează incidentele produse în afara apelor teritoriale a navelor sub pavilion german.

O altă instituție polițienească este *Wasserschutzpolizeien der Küstenländer – Poliția de Protecție a Apelor Costiere și Porturilor*, care are o serie de atribuții specifice (**Fig. 110**) în zona costieră, în porturi și pe apele interioare, subordonându-se poliției din landurile care au porturi sau zone în care își desfășoară activitatea.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) – Oficiul Federal de Navigație Maritimă și Hidrografie, este, fără îndoială, o instituție extrem de importantă în ceea ce privește securitatea și siguranța maritimă.

[247] Torsten Tamm, *Bundespolizei See: 50 Jahremaritime Sicherheit an den deutschen Seegrenzen*, Bundespolizei kompakt, Zeitschrift der Bundespolizei, 4/2014, p.8

Deoarece misiunile sale sunt aceleași ca și ale altor instituții de profil din multe țări, inclusiv din România, nu vom insista asupra acestui aspect. Vom specifica doar faptul că printre obiectivele sale se află și instalațiile off-shore, care constituie o problemă specifică.

Are în dotare cinci nave care pot executa misiuni de cercetare, dar și căutare și localizare a epavelor și supraveghere.[248]

Fig. 110 Atribuțiile *Wasserschutzpolizeien der Küstenländer – Poliția de Protecție a Apelor Costiere și Porturilor*
Sursa informațiilor: http://www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/WSP/WSP_node.html

Ca și alte instituții implicate în activități în domeniul maritim, trebuie să specificăm faptul că, pe lângă alte acte legislative care se referă la acest domeniu, cel mai important este *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeAufgG) - Legea privind sarcinile Federației în domeniul transportului maritim,* unde sunt specificate serviciile nautice și hidrografice avute în vedere și anume: serviciul de supraveghere maritimă (din punct de vedere hidrografic și meteorologic); serviciul de avertizare a mareelor, a nivelului apei și a furtunilor; serviciul de informare asupra gheților; serviciul asupra evoluției magnetismului; elaborarea și publicarea graficelor nautice oficiale și a publicațiilor nautice oficiale, precum și distribuirea mesajelor de avertizare nautică și a altor informații de securitate.[249]

Ținând cont de accentul pe care Germania îl pune asupra aspectelor economico-financiare ale activităților desfășurate pe mare, *Autoritatea Vamală – Der Zoll*, care are printre atribuții combaterea pirateriei și a criminalității

[248] https://www.bsh.de/DE/Das_BSH/BSH-Schiffe/bsh-schiffe_node.html
[249] *** *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG)*, 24.05.1965, art.5, al. (1), (2) și art. 9f, al. (2)

organizate, a migrației ilegale, a muncii la negru, a abaterilor de la reglementările privind pescuitul, dar și a infracțiunilor de mediu, are un rol foarte important. Bineînțeles, în limita competențelor sale. Toate acestea concură, bineînțeles, la o suplimentare a măsurilor de securitate maritimă.

Vameșii care acționează în mediul maritim, parcurg un program special de pregătire, la centrul *Maritimes Schulungs- und Trainingszentrum (MaST) – Centrul de Instruire și Antrenament* din Neustadt/Holstein, alături de personalul din *Bundespolizei See (BPol See) – Poliția Federală Maritimă*, dar și cu aportul *Deutsche Marine (Marina Federală)* și al specialiștilor în securitate și siguranță maritimă de la *Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) - Centrul de Securitate Maritimă*.[250]Practic, vama germană are în dotare 31 de ambarcațiuni, necesare desfășurării activităților în domeniul maritim, dintre care două sunt pe corp de catamaran[251].

Alte instituții implicate în securitatea și siguranța maritimă, mai puțin, ce-i drept, sunt:

1. *Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) – Institutul Federal pentru Agricultură și Alimentație*, în numele *Bundesministeriums für Landwirtschaft und Ernährung (BMEL) – Ministerului Federal al Agriculturii și Alimentației*, în problemele privind pescuitul. Are în dotare trei nave pentru protecția pescuitului și trei nave de cercetare în domeniul pescuitului. Aceste nave au o zonă-spital destul de mare unde pot fi primiți și tratați răniți;[252]

2. *Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) - Oficiul Federal pentru Investigarea Accidentelor Maritime*, deși are numai 12 angajați, este o instituție foarte importantă care funcționează în baza *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG) - Legea privind îmbunătățirea siguranței maritime și investigarea accidentelor maritime (SUG)*[253], este responsabil pentru investigarea accidentelor maritime în care sunt implicate navele, indiferent de pavilion, și care își desfășoară activitatea pe baza legilor prezentate mai sus, care se referă la securitatea și siguranța maritimă, la care se adaugă și *Verordnung über die Sicherung der Seefahrt – Regulamentul privind siguranța maritimă*.

Scopul unei anchete privind accidentele maritime este o prezentare și o analiză cuprinzătoare a accidentului, cu scopul de a preveni accidentele viitoare, practic, lipsind elementul vină.

---

[250] Daniel Papenfuß, *Abaufs Wasser*, ZOLL AKTUELL 4/17, 17 mai 2017, p. 10

[251] **** Marinekommando Jahresbericht 2020 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 6 nov.2020, p. 56

[252] https://www.ble.de/EN/BLE/Tasks/tasks_node.html

[253] **** Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG*), Abschnitt 3, Unterabschnitt 2, § 12 Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, 1. März 2012, (BGBl. I S. 390), Berlin

Pe site-ul acestui oficiu, găsim unele precizări privind modul cum BSU își desfășoară activitatea, dintre care prezentăm pe cele mai importante așa cum sunt ele în varianta originală:

a) „După primirea unui raport de accident, directorul BSU, sau în absența adjunctului său, decide cu privire la inițierea unei investigații a accidentului și, de obicei, deleagă prelucrarea ulterioară a accidentului la o echipă de două persoane. În luarea acestei decizii și în toate celelalte aspecte ale anchetei, BSU nu are instrucțiuni. În scopul clarificării accidentului, BSU are drepturi de prioritate, printre altele, în ceea ce privește accesul la locul accidentului, conservarea și evaluarea probelor, interogarea martorilor și implicarea experților. ”[254]

b) „Investigațiile efectuate de BSU, indiferent dacă sunt efectuate singure sau în cooperare cu alte state, se încheie de obicei cu publicarea unui raport de investigație în limbile germană și engleză. Rapoartele se trimit organismelor sau persoanelor interesate cu posibilitatea de a face observații înainte de publicare, cu un termen legal. Scopul este de a se asigura că obiecțiile întemeiate sunt incluse în raportul final înainte ca acesta să fie făcut public. Partea finală și esențială a rapoartelor sunt recomandările de siguranță identificate în cursul anchetei”.[255]

c) „BSU este obligată prin lege să urmărească respectarea recomandărilor de siguranță pe care le emite. În acest scop, destinatarii recomandărilor sunt contactați după o perioadă rezonabilă de timp, de obicei șase luni, și li se vor solicita informații cu privire la punerea în aplicare a recomandărilor și la modul în care au pus în aplicare acestea. Cu toate acestea, trebuie subliniat faptul că BSU, ale cărei acțiuni sunt modelate de filosofia unui parteneriat modern în materie de securitate, nu are competențe de executare în această privință.”[256]

În termen de 12 luni se redactează un raport de activitate în care sunt enumerate, în rezumat, accidentele maritime investigate.[257]

3. *Die Seeamter – Birourile Maritime*. Așa cum am precizat mai sus, vom reveni la această instituție, precizând că, în conformitate cu ce este postat pe site-ul oficial al *der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - Administrația Căilor Navigabile și a Transportului Maritim a Guvernului Federal*, referitoare la *Die Seeamter – Birourile Maritime*, „ancheta birourilor maritime se efectuează în conformitate cu secțiunile 1 și 4 din *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG) - Legea privind îmbunătățirea siguranței maritime și investigarea accidentelor maritime (SUG)*. Această sarcină este îndeplinită sub conducerea *der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes -*

[254] https://www.bsu-bund.de/DE/dieBSU/BSUheute/BSUheute_node.html
[255] *Idem*
[256] *Idem*
[257] https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Unfallberichte/Unfallberichte_node.html

Administrația Căilor Navigabile și a Transportului Maritim a Guvernului Federal, în conformitate cu cerințele legii, de către comisiile de anchetă (aceasta este denumirea uzitată pentru birourile maritime – n.n), care sunt formate în *Hamburg, Kiel, Rostock, Bremerhaven* și *Emden.* Acestea sunt birouri independente din punct de vedere juridic în sensul *Legii privind procedura administrativă*, care sunt convocate numai în cazul în care *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) - Direcția Generală Căi Navigabile și Transport Maritim* depune o cerere la oficiile maritime pentru o investigație privind un accident maritim."[258]

De menționat este faptul că birourile maritime în Germania au o tradiție de peste 100 de ani (1878), îndeplinind foarte mult timp și sarcinile noii structuri *Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) - Oficiul Federal pentru Investigarea Accidentelor Maritime.*

4. *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) – die Seenotretter – Societatea Germană de salvare a naufragiaților – salvatorii maritimi*, are 1.000 de salvatori maritimi, distribuiți în 55 de stații de salvare[259] , cu 20 de remorchere de salvare și 40 de ambarcațiuni cu lungimea între 7- 46 metri[260] care, cu o dotare foarte bună, în special datorită faptului că operațiunile pe care le întreprind sunt contra cost și apelează și la donații. Important este că există!

Al VI-lea subcapitol, din capitolul referitor la securitatea maritimă, din raportul anual al *Marinekommando – Comandamentul Marinei*, este dedicat unei probleme noi și de mare actualitate – *Maritime Digitalisierung (Digitalizarea în domeniul maritim).*

Paragraful intitulat *Cyberrisiken und -sicherheiten haben große Bedeutung für die Schifffahrt - Riscurile cibernetice și securitatea sunt de mare importanță pentru transportul maritim*, aduce informații inedite, intre care și aceea că pilotajul va fi deservit de sistemele informatice, practic, piloții clasici și serviciile de pilotaj actuale vor dispărea, în primul rând pentru faptul că între 40 și 50% din cheltuielile pentru operațiunile de transport sunt stabilite în porturi, intrările și ieșirile din porturi fiind printre cele mai costisitoare cheltuieli.[261]

Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) - Asociația Asigurătorilor de Transport Hanseatic și Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) - Biroul federal pentru securitatea în tehnologia informației dezvoltă concepte de siguranță model, așa-numitele profiluri de protecție de bază IT, pentru operațiunile terestre și navale ale companiilor de transport maritim.

Acesta definește cerințele minime de securitate informatică pentru a le arma în mod eficace și eficient împotriva numărului tot mai mare de atacuri cibernetice. Sprijinul central pentru punerea în aplicare în exploatare ar trebui să

---

258 https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/seeamt/seeamt-node.html

259 https://www.seenotretter.de/wer-wir-sind/teams-stationen/

260 **** Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019, p. 70

261 *Ibidem*, p. 74

servească drept bază pentru gestionarea procesului decizional al companiei și să ofere profesioniștilor IT o foaie de parcurs privind punerea în aplicare”[262].

Dezbaterile largi pe această problemă, la care au participat specialiști, dar și giganții economici interesați, au condus spre o concluzie foarte importantă: „securitatea cibernetică nu ar trebui să se limiteze doar la navă, ci trebuie să includă întregul lanț de transport și toți actorii implicați în aceasta.”[263] Lucru foarte logic și adevărat. De asemenea și concluzia că, în acest sens, „companiile din industria portuară dispun de numeroase instrumente puternice de securitate IT, dar care nu reflectă în mod adecvat cerințele de securitate specifice portului.”[264] Și acest lucru nu este valabil numai la nemți, ci în aproape toate țările, deoarece colaborarea dintre companiile care acționează în domeniul maritim și autoritățile portuare este destul de dificilă.

Soluțiile de viitor, care concură și la securitatea cibernetică în domeniul naval au în vedere și faptul că „în viitor, navele vor opera în mod autonom, adică fără echipaj. Operațiunile navelor sunt apoi monitorizate pe uscat dintr-o cameră de control virtuală. Acest lucru este destinat optimizării costurilor, eficienței și siguranței. Se preconizează că primele nave autopropulsate vor fi lansate încă din 2020.”[265] Frumoasă perspectivă, dar, din păcate, greu de realizat.

De asemenea, în acest subcapitol se face și o prezentare destul de amplă a sistemului european de navigație prin sateliți, *GALILEO* (despre care am mai prezentat informații), care are marele avantaj că este un sistem civil, spre deosebire de sistemele *GPS (SUA)* și *GLONASS (Rusia)*, care sunt sisteme exclusiv militare, dar folosite și în scopuri civile.

Digitalizarea trebuie să fie cât mai completă, astfel ca, așa cum se arată în *Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015 - Conceptul de port național pentru porturile maritime și interioare 2015*, „porturile trebuie să se vadă ca terminale și hub-uri de date”[266]

Această analiză din acest subcapitol, deși este încadrată în capitolul securitate maritimă, este, practic, în mare parte o analiză a binefacerilor digitalizării pentru progresul economic din domeniul maritim și mai puțin pe probleme de securitate. Aceasta confirmă ce afirmam la începutul analizei dedicate Germaniei, când arătam că există o discrepanță evidentă și destul de pronunțată între abordările pe teme economice și cele legate de securitate. Ne referim, bineînțeles, numai la domeniul maritim.

Ultimul subcapitol din acest capitol de analiză a securității maritime *Deutsche Marine – Marina Militară Germană*, este mai mult o prezentare a

[262] *Ibidem*, p. 75
[263] *Idem*
[264] *Ibidem*, p. 76
[265] *Ibidem*, p. 77
[266] *** *Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015*, Die Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2015, p. 76

forțelor navale, a perspectivei de dotare, a misiunilor îndeplinite și a concepției germane de folosire a acestei categorii de forțe. Problemele de securitate maritimă și legătura dintre acestea și *Deutsche Marine* sunt abordate prin prisma și prin descrierea misiunilor executate în cadrul unor grupări navale ale NATO și UE și toată analiza se încheie cu concluzia că „Marina s-a dovedit a fi un puternic instrument al politicii externe și de securitate germane”.[267]

Aici ne vom opri cu analiza problemelor de securitate navală ale Germaniei, în speranța că am prezentat o imagine edificatoare asupra a ceea ce se întâmplă în acest domeniu în una dintre țările puternice economic.

Mai departe, în următorul capitol, ne vom deplasa în zona Mării Negre, pentru a face o analiză a problematicii securității maritime pentru statele din zonă, inclusiv Rusia.

IV. 12 Scurte concluzii

1. Problema securității maritime a devenit o problemă de interes pentru toate statele care au ieșire la Oceanul Planetar, abordarea fiind generată de necesitate, în principal, dar și de abordarea tot mai accentuată a acestui subiect de către organizațiile internaționale și regionale;

2. Tendința de uniformizare a definițiilor, abordărilor și reglementărilor, lansată de organizațiile internaționale și regionale, este derulată în sens progresiv, mai ales în ceea ce privește reglementările, dar trenează foarte mult în ceea ce privește definirile și abordările unor elemente specifice securității maritime, cum ar fi, de exemplu, relația dintre securitatea maritimă și siguranța maritimă sau definirea pericolelor, amenințărilor, riscurilor și vulnerabilităților;

3. Deși majoritatea țărilor care fac parte din organizații internaționale puternice, cum ar fi *Organizația Maritimă Internațională (IMO)* și care sunt bine structurate și cu reglementări multiple și elaborate, au structuri naționale corespondente, acestea au subordonări și autorități diferite sau și mai frecvent, au o ierarhie prioritară a atribuțiilor destul de diferită. Aceasta s-ar traduce prin „fac ce zici tu, dar cum vreau eu!”, ceea ce nu este deloc productiv;

4. Cu toate că există o varietate de abordări în ceea ce privește securitatea maritimă, foarte important este faptul că există ca reper o organizație internațională (*IMO*) care a stabilit cadrul general de reglementare în domeniu și o lege care domină legislația privind Oceanul Planetar (*Convenția ONU asupra Dreptului Mării – Convenția de la Montego Bay*) care, practic, aduce la același

[267] **** Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019, p. 101

numitor concepția și legiferarea privind domeniul maritim, unde, până la urmă, se definește securitatea maritimă.

5. Se observă o pronunțată internaționalizare a securității maritime și, cu toate acestea, țările prezentate mai sus și în general toate celelalte țări care au creat structuri guvernamentale și acte normative dedicate securității maritime, deși aplică legislația internațională în domeniu, totuși, diferă, uneori substanțial, în ceea ce privește structurile proprii din domeniu, mai ales cele care pun în practică măsurile de securitate maritimă